Der rechtliche Charakter des Strassenbah...

Franz Kempner



Der rechtliche Charakter

des

Strassenbahnbillets

Von

Dr. Franz Kempner



Berlin
Carl Heymanns Verlag
1902

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.

Verlags-Archiv 3500.

Meinem Vater!

Inhaltsverzeichnis.

Quellenverzeichnis.

Arndts, Pandekten.
Bähr, Anerkennung als Verpflichtungsgrund.
Bekker, Geldpapiere.
Brinz, Pandekten.
Brunner, Wertpapiere.
v. Canstein, Oesterreichisches Handelsrecht.
Cordes, Begriff und Arten der Inhaberpapiere.
Cosack, Lehrbuch des B.G.B.
Dahn, Handelsrechtliche Verträge.
Dankwardt, Locatio conductio operis.
Dernburg, Pandekten und Lehrbuch des B.G.B.
Eger, Kleinbahngesetz.
Endemann, Lehrbuch des B.G.B.
Foerster, Preussisches Privatrecht.
Fuchs, Marken und Karten des täglichen Verkehrs.
Gareis, „Handelsrecht“ und „Ueber Legitimationszeichen“.
Goldschmidt, Handelsrecht.
Göppert, Personenbeförderung auf Eisenbahnen.
v. Hahn, Kommentar zum H.G.B.
Hilse, Strassenbahnkunde.
v. Holzschuher, Theorie und Kasuistik des gemeinen Civilrechts.
Jacobi, Wertpapiere.
Knies, Credit.
Kuhlenbeck, Kommentar zum B.G.B.
Lehmann, Theorie der Wertpapiere.
Lehmann-Eneccerus, Lehrbuch zum B.G.B.
Lehmann-Ring, Kommentar zum H.G.B.
Materialien zum B.G.B.
Matthiass, Lehrbuch zum B.G.B.
Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten.
Meissner, Lehrbuch des B.G.B.
Motive zum B.G.B.

Pappenheim, Begriff und Arten der Papiere auf Inhaber.
Randa, Das Eigentumsrecht.
Schott, Transportgeschäft.
Sérafon, Les tramways et les chemins de fer sur route.
Seuffert, Entscheidungen.
Staub, Kommentar zum H. G. B.
Steuer, Das Theaterbillet.
Thöl, Handelsrecht.
Unger, Inhaberpapiere.
Vangerow, Pandekten.
v. Wächter, Pandekten.
Wahl, Traité des titres au porteur.
Wendt, Pandekten.
Windscheid, Pandekten.

I. Der mit der Strassenbahngesellschaft geschlossene Vertrag.

§ 1. Wesen des Werkvertrages.

Die moderne Zeit steht nach einem geflügelten Worte im Zeichen des Verkehrs, und zwar des raschen Verkehrs. Der geschäftliche Verkehr des Einzelnen hat, besonders in der Grossstadt, einen so ausgedehnten Umfang angenommen, dass Schnelligkeit in seiner Erledigung unabweisbares Bedürfnis geworden ist. Wir müssen, ohne unverhältnismässige Aufwendung von Zeit und Geld, von einem Orte zum andern gelangen können. So finden sich Unternehmer, die uns nach dem gewünschten Ziele befördern. Wir schliessen mit ihnen Verträge, in denen die Leistungen beider Kontrahenten näher bestimmt werden. Wenn dieser Vertragsschluss zu viel Zeit beanspruchte, so gingen wir dadurch des Vorteils verlustig, den wir daraus gewinnen, dass wir rasch und ohne eigene Arbeitsleistung befördert werden. Es dürfen sich also bei diesen Verträgen keine Schwierigkeiten ergeben, welche die Kontrahenten erst durch langwierige Verhandlungen zu beseitigen hätten. Andrerseits darf unter der Schnelligkeit des Vertragsschlusses die Sicherheit des Vertrages nicht leiden.

Es handelt sich also darum, Formen zu finden, die es ermöglichen, solche Verträge geradezu schematisch abzuschliessen, Formen, die aber dennoch den Abschluss des Vertrages und seine Bedingungen unwiderleglich dokumentieren.

Dass dies gelungen ist, können wir täglich beobachten. Täglich schliesst das Publikum Personenbeförderungsverträge ab, die ihm so geläufig geworden sind, dass es kaum das Bewusstsein hat, mit ihrem Abschlusse einen Rechtsakt zu vollziehen.

Wir steigen in den Omnibus, in die elektrische Bahn, zahlen den uns bekannten Fahrpreis und nehmen dafür das „Billet“ in Empfang. Was wir hierbei für einen Vertrag geschlossen haben, und welcher Art die empfangene Urkunde ist, diese Frage beschäftigt kaum einen der vielen Tausende von Fahrgästen, die täglich auf diese Weise befördert werden. Sie haben kein Interesse an ihrer Beantwortung. Für den Juristen aber ist sie oft von der weitesttragenden Bedeutung. Der Jurist weiss, dass die Art der Urkunde entscheidend ist für die auferlegten Pflichten und verliehenen Rechte. Er hat sich besonders oft mit den Verhältnissen des täglichen Lebens zu beschäftigen; es wird daher diese Urkunde, die alltäglich in Tausenden von Exemplaren ausgegeben wird, für ihn von besonderem Interesse sein. Er wird ihre Funktionen beobachten und danach sie rubrizieren und benennen, um so für die Dauer wissenschaftlich festzustellen, wozu sie berechtigt und wozu verpflichtet.

Bevor ich den rechtlichen Charakter des Strassenbahnbillets untersuche, will ich jedoch einen kurzen Blick auf die Rechtsnatur des Vertrages werfen, der zwischen der Strassenbahngesellschaft einerseits und dem Fahrgaste andrerseits geschlossen wird.

Der Inhalt des Vertrages ist kurz folgender: Der Fahrgast verpflichtet sich, den tarifmässigen Fahrpreis zu entrichten, wogegen es der Unternehmer, die Strassenbahngesellschaft, übernimmt, ihn von dem Orte seines Einsteigens in den Wagen, dem Orte A, zu dem gewünschten Ziele, dem Orte B zu befördern, ohne Aufwendung einer Arbeitsleistung von Seiten des Fahrgastes. Allgemein gesprochen heisst das: Gegen Entrichtung einer Vergütung wird die Gesellschaft einen gewünschten Erfolg herstellen (nämlich, dass

sich der Fahrgast nach Vollendung des Werkes am gewünschten Orte befindet).

Der rechtliche Charakter eines solchen Vertrages ist wohl zweifellos der eines Werkvertrages. So sagt das B.G.B. § 631: „Durch den Werkvertrag wird der Unternehmer zur Herstellung des versprochenen Werkes, der Besteller zur Entrichtung der vereinbarten Vergütung verpflichtet.“

Das Gesetz fügt dann ausdrücklich hinzu, dass jeder durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführende Erfolg Gegenstand des Werkvertrages sein könne.

Auch die hier nicht zu erörternde historisch-dogmatische Entwicklung des Rechtsinstituts des Werkvertrages lässt erkennen, dass ein solcher mit der Strassenbahngesellschaft abgeschlossener Beförderungsvertrag[1]) unter den Begriff des Werkvertrages falle.

So handelt es sich nach Wendt[2]) beim Werkvertrage nicht um die Arbeit als solche, die einzelne Verrichtung und Anstrengung, sondern um einen mit Hülfe der Arbeit und durch diese zu erzielenden Erfolg.

Ebenso legt Arndts[3]) den Schwerpunkt auf die Hervorbringung einer gewissen Wirkung durch die Thätigkeit des einen Kontrahenten.

Mit etwas anderen Worten spricht Dernburg[4]) dieselbe Ansicht aus, indem er das charakteristische Moment des Werkvertrages in der Verpflichtung zur Vollführung eines Unternehmens sieht. Geringe Abweichungen in der Auffassung des Werkvertrages finden sich bei Dankwardt[5]), Windscheid[6]) und Wächter[7]), die jedoch für die vorliegende Arbeit von keinem Interesse sind.

---

[1]) Dieser Vertrag ist kein „Frachtvertrag“, da ein solcher nur die Beförderung von Gütern, nicht auch den von Personen umfasst.

[2]) Wendt, Pandekten.

[3]) Arndts, Pandekten. 13. Aufl. S. 613.

[4]) Dernburg, Pandekten, Bd. II S. 312.

[5]) Iherings Jahrbücher für Dogmatik Bd. 13 S. 303.

[6]) Windscheid, Pandekten, 5. Aufl. II. S. 507.

[7]) Wächter, Pandekten II. S. 479.

Die Interpreten des B. G. B. sind sich über den Begriff des Werkvertrages völlig einig, was der scharfen Fassung des Gesetzes zu danken ist. Uebereinstimmend sehen sie in ihm den Vertrag, der auf Herstellung eines Werkes[1]), eines Erfolges, eines Arbeitserfolges gerichtet ist.

Mit veränderter Fassung definiert Dernburg[2]) den Werkvertrag als das „Versprechen der Ausführung eines Unternehmens" gegen eine Vergütung.

§ 2. Der fragliche Vertrag ist Werkvertrag.

Den Transport von Personen erklärt Dernburg[3]) ausdrücklich für einen Werkvertrag schon nach römischem Rechte, ebenso Wendt.[4])

Wächter, der eine ganze Reihe von Fällen des Werkvertrages anführt, erwähnt nur den Transport von Sachen, nicht auch den von Personen; doch ist dies wohl nur auf einen Zufall zurückzuführen. Uebereinstimmend erwähnen ferner Endemann[5]), Cosack[6]), Dernburg[7]) und Lehmann-Enneccerus[8]) den Vertrag über die Beförderung von Personen als eine Art des Werkvertrages.

Nach all diesem hat zweifellos der Vertrag, den der Fahrgast mit der Strassenbahngesellschaft über Beförderung seiner Person von einem Orte zum andern abschliesst, die Natur des Werkvertrages.

Es unterliegt also der mit der Strassenbahngesellschaft geschlossene Vertrag den Bestimmungen des B.G.B. §§ 631 ff.,

[1]) Endemann, Lehrb. d. B.G.B. 7. Aufl., Cosack, Lehrb. des B.G.B. 3. Aufl., Lehmannn-Enneccerus Bd. I S. 611.
[2]) Dernburg, Bürgerl. R. 1901, II. 2, S. 429.
[3]) Dernburg, Pandekten II S. 313.
[4]) Wendt, Pandekten 1888 S. 629.
[5]) Endemann, Lehrb. d. B.G.B. I S. 793.
[6]) Cosack, Lehrb. d. B.G.B. S. 532.
[7]) Dernburg, Lehrb. d. B.G.B. S. 474.
[8]) Lehmann-Enneccerus, Bürg R. I. S. 611 ff.

wie auch Dernburg mit voller Bestimmtheit annimmt.[1]) Dem scheint zu widersprechen, dass der äussere Geschäftsgang bei den Transportverträgen mit der Strassenbahngesellschaft in einigen Punkten mit den Gesetzesvorschriften nicht übereinstimmt.

So bestimmt B.G.B. § 641, dass die Vergütung bei der Abnahme des Werkes zu erfolgen habe. und § 646, dass, wenn nach Beschaffenheit des Werkes die Abnahme ausgeschlossen sei, an ihre Stelle die Vollendung des Werkes trete. Bei dem Vertrage mit der Strassenbahngesellschaft wäre also hiernach, da eine „Abnahme des Werkes" ausgeschlossen ist, die Vergütung mit der „Vollendung des Werkes" zu entrichten, d. h. also in dem Augenblicke, in dem der Fahrgast am gewünschten Orte anlangt, oder vielmehr angelangt ist. Faktisch aber wird die Vergütung, d. i. der Fahrpreis, bereits bei Antritt der Fahrt entrichtet, also bei „Beginn des Werkes".

Ein weiterer Fall des Gegensatzes zwischen Gesetzesvorschrift und wirklicher Handhabung liegt in der Bestimmung des § 649, wonach der Besteller bis zur Vollendung des Werkes den Vertrag jederzeit kündigen kann. Der Unternehmer ist dann zwar berechtigt, die vereinbarte Vergütung zu verlangen, er muss sich jedoch dasjenige anrechnen lassen, was er durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt.

Wenden wir diese Bestimmungen auf den Vertrag mit der Strassenbahn an, so ergiebt sich folgendes: Angenommen ich besteige einen Wagen am Orte A., um bis zum Orte C. zu fahren. Am dazwischenliegenden Orte B. angelangt, also vor Vollendung des Werkes, kündige ich den Vertrag, d. h. ich steige aus. Kann ich nun nachweisen, dass die Bahn durch anderweitige Verwendung ihrer Arbeitskraft etwas er-

[1]) Dernburg, Bürg. Recht II. 2, S. 474: „Die Personenbeförderung gegen Entgelt ist Werkvertrag und unterliegt den Vorschriften des B.G.B. § 631 ff."

wirbt, d. h. dass ein anderer Fahrgast nunmehr die Fahrgelegenheit benutzt, was ihm vielleicht ohne mein Aussteigen, meine Vertragskündigung, unmöglich gewesen wäre (z. B. weil der betreffende Wagen mit der höchsten zulässigen Anzahl Personen besetzt war), so bin ich berechtigt, so viel weniger an die Gesellschaft zu zahlen, als mein Nachfolger an sie entrichtet. Ich wäre also (bei Geltung des Zehnpfennig-Einheitstarifs) berechtigt, gar nichts zu zahlen, resp. den vorgelieferten Betrag zurückzufordern.

Es liegt auf der Hand, dass dies zu unmöglichen Konsequenzen führen würde. Doch ist dieser Widerspruch leicht zu lösen, ohne die Natur des geschlossenen Vertrags als Werkvertrag zu beeinträchtigen: Die §§ 641, 646 und 649 enthalten dispositives Recht, d. h. diese Bestimmungen können durch Vertrag beliebig ausgeschlossen oder abgeändert werden; und dies ist hier in der That geschehen: Die Gesellschaft geht (wie sie teils in den in jedem Wagen aushängenden Bestimmungen[1]), also Vertragsbedingungen, teils durch den Aufdruck auf den verausgabten Fahrscheinen öffentlich bekannt macht) nur unter der Bedingung den Beförderungsvertrag ein, dass der Fahrgast vorleistet und auf sein ihm an sich zustehendes Kündigungsrecht verzichtet.

II. Was ist das Strassenbahnbillet für eine Urkunde?

§ 3. Eigentümlichkeiten des Billets.

Beim Abschlusse dieses Beförderungsvertrages nun erhält man ein Billet, das „Strassenbahnbillet“. Was ist dieses Billet? Ist es nur ein Symbol, das bei Abschluss des Vertrages überreicht wird? Soll durch seine Uebergabe der Vertrag zur Perfektion gelangen? Oder repräsentiert dies

[1]) Hier wie im folgenden, wo von äusseren Einrichtungen des Betriebes gesprochen wird, hat Verfasser den Betrieb in Berlin im Auge.

Stück Papier einen selbständigen Vermögenswert? Verleiht es mir ein Recht, das ich verschenken, verkaufen oder sonst veräussern kann? Kann ich das Papier selbst übertragen?

Einen Teil dieser Fragen beantwortet das Billet selbst, wie es uns auch auf weitere Eigentümlichkeiten aufmerksam macht:

Es ist unübertragbar, und zwar sowohl rechtlich, insofern ein solcher Vermerk auf dem Billet selbst steht, als wohl auch faktisch. Denn da man bei den meisten Strassenbahngesellschaften das Strassenbahnbillet nicht, wie z. B. das Eisenbahnbillet, schon vor Antritt der Fahrt erlangen kann, sondern erst in Besitz desselben kommt, nachdem man die Fahrt bereits angetreten hat, so ist hierdurch auch eine faktische Unmöglichkeit gegeben, das Billet auf einen andern zu übertragen.

Allerdings ist in einigen Städten, wie z. B. in Rostock und früher in Bromberg, von der Regel abgewichen worden, nach der ich in den Besitz des Strassenbahnbillets nicht kommen kann, ohne die Fahrt bereits angetreten zu haben.

Wo nun aus Rücksichten der geschäftlichen Bequemlichkeit die Einrichtung dahin getroffen worden ist, dass ich unabhängig von dem Antritt der Fahrt die Billets, und damit zugleich das Recht zur Fahrt bezw. zu den Fahrten erlange, da ist allerdings durch diese Ausnahmen auch ein besonderer, von den übrigen abweichender Rechtscharakter dieser Billets begründet worden. Es ergiebt sich daher die Notwendigkeit, diese Art von Strassenbahnbillets, die m. E. einen Ausnahmecharakter haben, gesondert von den übrigen, den regelmässig vorkommenden, zu besprechen.

Es wird bei diesen Billets, die ich vorher erwerben, kaufen kann, schon bei flüchtiger Ueberlegung die Aehnlichkeit mit den Eisenbahnbillets in die Augen fallen. Hier wie dort kann ich in den Besitz des Papiers kommen, ohne dass ich gezwungen bin, die Fahrt wirklich zu machen, oder auch nur zu beginnen.

Ich kann ferner das Billet, falls ich an der Ausnutzung desselben verhindert bin, einem Dritten überlassen. Ich

kann ihm das Billet schenken, ich kann es ihm verkaufen. Alle Arten von Rechtsgeschäften kann ich mit diesem Billet, das einen Berechtigten nicht nennt, vornehmen: der Besitz des Papier verleiht dem Besitzer das Recht zur Fahrt. Recht und Urkunde sind hier untrennbar verknüpft, ohne jedoch an eine bestimmte Person gebunden zu sein.

Diese Eigenschaften lassen die besprochene Art der Strassenbahnbillets, die in dieser Gestalt ausnahmsweise vorkommen, wie auch die Eisenbahnbillets, bei denen sie die Regel ist, als Wertpapiere, und zwar als echte Inhaberpapiere erscheinen, als die die Eisenbahnbillets auch fast in der gesamten Litteratur angesehen werden.[1])

Die näheren Auseinandersetzungen über Wesen und Begriff des „Wertpapiers“ werden in einem späteren Teile unserer Untersuchung zu geben sein.

Es hat sich nun anlässlich der Frage nach dem Rechtscharakter der Eisenbahnbillets eine Streitfrage darüber entwickelt, als was denn die sogenannten „Retourbillets“ anzusehen seien.

Ausgehend von der Thatsache, dass die Möglichkeit der beliebig häufigen Uebertragung zu jeder Zeit und an jedermann gerade die Momente seien, die eine Urkunde zum Inhaberpapier stempelten, hat man die Lehre aufgestellt, das „Retourbillet“ sei kein Inhaberpapier. Denn es sei bei einem Retourbillet, das z. B. zur Fahrt von Berlin nach Rostock und von Rostock wieder zurück nach Berlin be-

[1]) Cf. Brunner in Endemanns Hdbch., S. 206; Reies, Kredit 182; Thöl, Handelsrecht, S. 669; Goeppert, „Personenbeförderung auf Eisenbahnen“, Berl. Diss. 94 S. 76; Lehmann-Ring, Kommentar z. H. G. B. II. S. 403; Unger, Inhaberpapiere, S. 95; Kuntze, Inhaberpapiere, S. 498; Stobbe, Dtsch. Privatrecht, III. S. 199; Förster-Eccius, Preuss. Privatrecht, 6. Aufl. I. S. 371; v. Ihering, Rechtsschutz gegen incuriöse Rechtsverletzungen, Jahrb. für Dogmatik, Bd. 23 S. 327 ff.; Fuchs, Karten und Marken des täglichen Verkehrs; Westrum, Unübertragbarkeit der Retourbillets, Jurist. Wochenschrift 1886, 15. Jahrgang No. 22 S. 259; Pappenheim, Inhaberpapiere, S. 82 u. a. m.

Contra: Staub, H. G. B. 6. u. 7. Aufl. S. 1583, wo er die Eisenbahnfahrkarte für unechtes Inhaberpapier im Sinne des § 807 B. G. B. erklärt.

rechtige, unzulässig, dass eine Person es zwar zur Hinfahr von Berlin nach Rostock benutze, für die Rückfahrt aber einem Andern abträte. Ein Inhaberpapier dagegen würde dem Cessionar das Recht aus dem Papier verleihen.

Diese Argumentation ist durchaus nicht a limine zu verwerfen. Denn einerseits ist es zweifellos, dass ein Inhaberpapier jeden Inhaber berechtigt, und andererseits steht es fest, dass obiges Verfahren der Abtretung des Billets unzulässig, ja strafbar ist.

Mit den meisten der neueren Autoren[1]), die über das Retourbillet geschrieben haben, nehme ich an, dass das Retourbillet dennoch ein Inhaberpapier ist. Nur verliert es diesen Charakter nach Antritt der Fahrt. Bevor ich die Fahrt angetreten habe, hindert mich nichts, das Billet beliebig zu veräussern. Doch sobald der Berechtigte, der Inhaber, die Fahrt angetreten hat, legt es seinen Charakter ab, es ist nicht mehr Inhaberpapier, wir haben es nunmehr mit einem unvollkommenen Inhaberpapier[2]) zu thun. Uebrigens liegt in dieser Erscheinung der Wandlung des Rechtscharakters durchaus nichts Auffälliges, da sie bei vielen Inhaberpapieren eintritt: so bei den Theater- und Konzertbillets, bei den einfachen Eisenbahnfahrkarten etc., die ebenfalls nach begonnener Leistung nicht mehr übertragbar sind. Es erklärt sich das einfach daraus, dass die Leistung als einheitliche zugesagt ist.

[1]) So Lehmann-Ring, Kommentar zum H. G. B. II. S. 403; Schneeli, „Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins", S. 78 ff.: Goeppert, Personenbeförderung auf Eisenbahnen. S. 90.

[2]) Ebenso Goeppert, a. a. O. S. 90 ff.; contra Schneeli, der im Retourbillet nach Antritt der Fahrt ein Namenpapier sieht. Gegen Schneeli's Ansicht spricht der einfache Umstand, dass die Rückfahrkarte den Namen des Berechtigten verschweigt. De Jonge, „Unübertragbarkeit der Retourbillete", erklärt sie nach Fahrtantritt für blosses Beweismittel. S. hiergegen Goeppert, S. 91 ff. Wahl, „traité des titres au porteur". Paris 91, I. S. 231 Anm. 1 behauptet, wer ein Retourbillet nach der Hinfahrt verloren habe, könne, wenn er sein Eigenthum und den Verlust beweise, die Rückfahrt verlangen. Er sieht demnach kein Wertpapier im Retourbillet, sondern eine „schlichte Beweisurkunde".

Als eine fernere Vertragsbedingung, ohne welche der Unternehmer den Vertrag nicht eingeht, ist auf dem Strassenbahnbillet vermerkt, dass der Fahrgast das Billet aufzubewahren und eventuell auf Verlangen dem „Kontrolleur" vorzuzeigen habe. Endlich finden wir vermerkt, dass das Billet nur „unter den im Wagen aushängenden Fahrbedingungen" Gültigkeit habe, d. h. also, der Fahrgast unterwirft sich den vom Unternehmer aufgestellten Bedingungen.

Dies sind in kurzen Worten Eigentümlichkeiten des Billets, die jedem Fahrgaste ohne weiteres auffallen.

Dieses vom Unternehmer so gestaltete Papier muss jedoch, wie alle durch den täglichen Verkehr erzeugten Papiere, auch unter einen juristischen Begriff fallen, der Jurist muss feststellen, ob er es in jedem einzelnen Falle mit einem Wertpapier oder mit blosser Legitimation, mit echtem oder unechtem Inhaberpapier, mit Rekta- oder Orderpapier zu thun hat.

Um nun den juristisch allein richtigen Begriff des Strassenbahnbillets zu finden, um seinen rechtlichen Charakter festzustellen, muss man sich zunächst darüber klar zu werden suchen, unter welche grössere Kategorie von Urkunden dasselbe fällt.

Im Laufe der Zeiten hat sich im wirtschaftlichen Verkehre eine derartige Anzahl der verschiedensten Papiere gebildet und entwickelt, dass es schwer ist, eine principielle, grundlegende Einteilung all dieser verschiedenen Arten zu schaffen. Es ist jedenfalls unbedingt erforderlich, vorerst die wichtigsten Einteilungen und Erklärungen der einzelnen Papierarten,[1]) die bisher von der Wissenschaft aufgestellt sind, kennen zu lernen, um an ihrer Hand festzustellen, welchen rechtlichen Charakter die Schöpfer dieser Klassifi-

---

[1]) Der Ausdruck „Papier" hat sich als einer der weitesten und farblosesten eingebürgert. Er wird gebraucht ohne Rücksicht darauf, aus welchem Stoffe die Urkunde verfertigt ist, sei es wirklich Papier oder Holz, Metall etc.

kationen dem Strassenbahnbillet beimessen, resp. wenn sie dasselbe nicht ausdrücklich erwähnen, welcher Klasse von Papieren sie es mit zwingender Logik zurechnen müssten.

§ 4. Thöl's und Gareis' Klassifizierung der Urkunden und Wertpapiere.

Eine in grossem Stile angelegte Charakterisierung der verschiedenen Papiere giebt Thöl[1]) in seinem „Handelsrecht".

Er geht aus von dem Begriffe „Wertpapier", das er als eine Urkunde mit vermögensrechtlichem Inhalte[2]) charakterisiert. Dann stellt er drei Principien auf, nach welchen die Wertpapiere einzuteilen seien, und zwar:

I. nach dem Inhalte,
II. nach der Person des Schuldners,
III. nach der Person des Gläubigers.

Nach I. teilt Thöl die Wertpapiere weiter ein in:

1. Personenpapiere,
2. Sachenpapiere.

Unter letzteren versteht er solche Papiere, die ein Recht auf eine mit einer Sache vorzunehmende Handlung beurkunden, resp. begründen.

Nach II., also nach der Person des Schuldners, unterscheidet Thöl:

1. Staatspapiere,
2. Reichspapiere,
3. Kommunalpapiere,
4. Privatpapiere.

Endlich nach III., d. h. nach der Person des Gläubigers, kennt Thöl:

1. Rektapapiere } Namenpapiere,
2. Orderpapiere }
3. Inhaberpapiere.

[1]) Thöl, „Das Handelsrecht", 1879 Leipzig, 6. Auflage.
[2]) Thöl, a. a. O. S. 632 ff.

Thöl macht dann noch eine grosse Zahl Abteilungen und Unterabteilungen, die hier wiederzugeben zu weit führen würde.

Ohne eine nähere Definition zu geben, was er unter „Personenpapier“ (cf. ad I.) versteht, nennt Thöl ausdrücklich [1]) als solche unter anderem auch Personentransportbillets, würde also das Strassenbahnbillet in diese Kategorie bringen, es also als Wertpapier ansehen.

Thöl's Definition des Wertpapiers ist zu dehnbar und grenzt es daher nicht scharf genug von andern Papierarten ab, was sich auch darin zeigt, dass er mit diesem Begriffe zu weit geht, weiter als Sprachgebrauch und Wissenschaft.[2]) Die Definition „Urkunde mit vermögensrechtlichem Inhalte“ bedarf selbst weiterer Erläuterung, die Thöl zu geben unterlässt. Und wenn wir speciell das Strassenbahnbillet für ein Wertpapier und zwar für ein Personenpapier erklären, so haben wir für seine Charakteristik wenig gewonnen. Denn es fällt dann in dieselbe Kategorie mit den von Thöl selbst hier genannten Aktien, Patenten, Eisenbahn- und Theaterbillets, von denen es sich doch durch seine Zwecke und Funktionen streng unterscheidet.[3]) Deshalb ist eine genauere Charakteristik und schärfere Trennung von andern Urkunden geboten.

Eine umfassendere und trotzdem übersichtliche Einteilung giebt Gareis [4]) in seinem Lehrbuche des Handelsrechts. Ausgehend von dem weitesten Begriffe, der „Urkunde“, teilt er diese nach Massgabe der Stellung ein, die sie zu einem bestimmten Rechtsgeschäft oder Rechtsverhältnis einnehmen, und unterscheidet:

---

[1]) A. a. O. S. 635 Anm. 10.

[2]) So rechnet er S. 634 Anm. 5 sogar die Maklernotiz zu den Wertpapieren.

[3]) Aus welchen Gründen das Strassenbahnbillet überhaupt nicht als Wertpapier angesehen werden kann, wird weiter unten zu behandeln sein.

[4]) Gareis, Das deutsche Handelsrecht“, 6. Aufl., § 69.

I. Wertpapiere,
II. Konstitutive Urkunden,
III. Deklaratorische Dokumente.[1])

I. Wertpapiere sind solche Urkunden,[2]) „welche bei gewissen Verwertungen (Ausübung und Uebertragung) eines privatrechtlichen Anspruchs privatrechtlich von wesentlicher Bedeutung sind“.

Darunter versteht Gareis, dass ihre Verwertung, sei sie nun Eigenausnützung oder Uebertragung, von einer Verfügung, einer Disposition über die Urkunde privatrechtlich abhängt. Gareis möchte solche Urkunden „dispositive“ nennen, da man mit der Verfügung über die Urkunde zugleich über den darin enthaltenen Anspruch „disponiert“. Hiergegen ist zu sagen, dass der juristische Sprachgebrauch den Ausdruck „dispositive Urkunde“ bereits „vergeben“ hat, da er ihn gleichbedeutend mit „konstitutiver Urkunde“ gebraucht[3]); und es ist im Interesse der Wissenschaft stets zu vermeiden, die Einheit der Terminologie zu durchbrechen.

II. Konstitutive Urkunden sind nach Gareis solche, die nicht ausserhalb, sondern innerhalb des Rechtsgeschäftes stehen, das durch sie abgeschlossen und beurkundet wird. „Das Rechtsgeschäft kann alsdann ohne die Urkunde nicht nur nicht bewiesen werden, sondern ohne sie überhaupt nicht zur Existenz gelangen“. Diese Behauptung ist, soweit Gareis sagen will, dass das Rechtsgeschäft ohne die Urkunde auch nicht bewiesen werden könne, entschieden unrichtig. Denn hiernach wären alle konstitutiven Urkunden zugleich „quali-

---

[1]) Gareis giebt zwar seine Einteilung in umgekehrter Reihenfolge. Doch hielt ich diese Umkehrung für statthaft, weil sie einerseits den Charakter der Gareis'schen Darlegungen nicht zerstört und andrerseits für die vorliegende Arbeit praktischer erschien.

[2]) Die Definitionen sind hier fast wörtlich wiedergegeben, weil oft durch das Streben, fremde Definitionen mit eignen Worten wiederzugeben, Unklarheiten und unbeabsichtigte Modifikationen der fremden Theorieen sich ergeben.

[3]) Cf. Brunner, „Die Wertpapiere“, in Endemann's Hdbch. des Dtsch. Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 2. 1888.

fizierte Beweisurkunden" [1]), die also einen rechtlichen Vorgang ausschliesslich zu beweisen im Stande sind.

Nehmen wir als Beispiel ein Testament, das der Erblasser notorisch errichtet hat. Ein Testament ist eine konstitutive Urkunde, da nur durch Errichtung desselben eine andere Person, als die Intestaterben, zum Erben gemacht werden kann. Nach dem Tode des Erblassers ist nun das Testament unauffindbar, es wird aber durch einwandsfreie Zeugen bewiesen, dass das Testament errichtet und nicht nachträglich vom Erblasser aufgehoben sei. Selbst die durch das Testament geschädigten Intestaterben gestehen diese Behauptungen zu. Nach Gareis müsste bei obigem Thatbestande die Erbschaft an die Intestaterben fallen, da das Rechtsgeschäft der Testamentserrichtung, das durch die Testamentsurkunde vollzogen sei, ohne dieselbe nicht bewiesen werden könnte. Dies ist aber falsch, wie mit Sicherheit aus B. G. B. § 2255 ff. hervorgeht, wonach, wenn der Erblasser die Testamentsurkunde vernichtet hat, vermutet wird, dass er die Aufhebung des Testaments beabsichtigt habe. Dies wird „vermutet", Gegenbeweis ist also zulässig, und diese Vermutung greift auch nur Platz, wenn der Erblasser selbst die Urkunde vernichtet hat, nicht wenn ein anderer es gethan. Hat es ein anderer gethan oder wird jener oben für zulässig erklärte Gegenbeweis geführt, so gilt das Testament nicht als aufgehoben, d. h. seine Bestimmungen sind zu erfüllen.

Hieraus geht hervor, dass die konstitutive Urkunde nicht notwendigerweise auch qualifizierte Beweisurkunde ist, wie Gareis behauptet. Gewiss sollen diese Urkunden im allgemeinen auch den Beweis liefern, doch keineswegs den ausschliesslichen.

III. Deklaratorische Dokumente sind solche, die völlig ausserhalb des durch sie deklarierten Rechtsgeschäftes

[1]) Cf. unten ad III.

oder Rechtsverhältnisses stehen, das ohne sie zivilistisch entsteht und besteht. Sie zerlegen sich in

a) Beweisurkunden,

b) Legitimationszeichen.

Bei den Beweisurkunden hat man noch zwischen 1. schlichten Beweisurkunden zu unterscheiden, welche einen rechtlichen Vorgang zu beweisen haben, der auch ohne sie sowohl besteht, als auch bewiesen werden kann, und

2. qualifizierten Beweisurkunden, die einen rechtlichen Vorgang ausschliesslich zu beweisen im Stande sind (ohne ihn jedoch zu begründen).

Unter Legitimationszeichen dagegen versteht Gareis Urkunden, die nur zur Ausübung einer Kontrolle dienen, „die zur Prima-vista-Bescheinigung einer als Vorbedingung zur Ausübung eines Rechts geltenden Thatsache, oder zur leichteren Orientierung über eine ausserhalb der Begebung des Zeichens entstandene Befugnis, unter allen Umständen nur im Interesse einer gewissen Uebersichtlichkeit, oder aus sonst welchen geschäftlich-technischen Rücksichten gegeben, genommen, getragen oder sonst verwendet werden.“ Nicht dagegen sind sie bestimmt, ein Recht oder eine bestimmte Thatsache zu beweisen, oder als Werte in Verkehr zu kommen. Gareis rechnet hierunter Marken, Karten und Billets im allgemeinen, ohne sich näher darüber auszulassen, welche einzelnen er dieser Kategorie zuzählt. Doch würde er wohl auch das Strassenbahnbillet als „Legitimationszeichen“ betrachten. Dass jedoch ein Legitimationszeichen nicht alle Funktionen des Strassenbahnbillets erfüllt, insofern nämlich hierbei die Quittungsqualität des Strassenbahnbillets übersehen wird, welche ihm zweifellos innewohnt, ist weiter unten zu beweisen.

Von den Legitimationspapieren, mit denen sie oft verwechselt werden, unterscheidet Gareis die Legitimationszeichen folgendermaassen:

Die Legitimationspapiere sind die Wertpapiere, bei denen der aus dem Papier Verpflichtete nicht die Pflicht

hat zu prüfen, ob der Vorzeiger des Papiers identisch sei mit demjenigen, für welchen die Leistung nach dem Inhalte der Urkunde bestimmt ist, oder bei welchen der Verpflichtete in der ihm obliegenden Echtheitsprüfung wenigstens Erleichterungen geniesst, oder bei welchen er die Präsentation des Papiers als genügende Legitimation betrachten darf.

Im Gegensatze hierzu sei bei den Legitimationszeichen von einer Identitätsprüfung meist nicht die Rede, die Echtheitsprüfung sehr erleichtert und die Präsentation als Legitimation zu erachten.

Diese Unterschiede zwischen beiden Papierarten sind wenig scharf gefasst. Das Hauptgewicht ist darauf zu legen, dass Gareis die Legitimationspapiere im Gegensatze zu den Legitimationszeichen zu den Wertpapieren rechnet. Weiter ist noch zur Unterscheidung beider Arten zu sagen:

Legitimationspapiere sind solche Urkunden, die zur Erleichterung der Prüfung der Identität einer Person ausgegeben werden, und bei denen der Aussteller berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, die Legitimation des Vorzeigers des Papiers zu prüfen (so das Sparkassenbuch, das „hinkendes Namenpapier“, der Gepäckschein, der „hinkendes Inhaberpapier“ ist).

Legitimationszeichen dagegen sind Urkunden, die zur Ausübung einer Kontrolle dienen, nicht zur Herstellung eines Beweises (so z. B. die Nummer in einer Garderobe[1]), die Mitgliedskarte im Konsum- oder Beamtenverein). Solche Legitimationszeichen sind nicht bestimmt, als Dokumente zu beweisen, oder als Werte zu zirkulieren. So beweise die Eisenbahnfahrkarte, sagt Gareis, weder ein Recht, noch eine bestimmte Thatsache, sie sei aber ein Kontrollzeichen.

So völlig ich mich im allgemeinen Gareis' Ausführungen über Legitimationszeichen und Legitimationspapiere an-

---

[1]) So auch Kuhlenbeck in seinem Kommentar zum B. G. B. I. S. 555 Anm. 1, wo er ausdrücklich die Garderobemarke für Legitimationszeichen erklärt. Contra Brunner, der sie für Legitimationspapier ansieht. So a. a. O. S. 206 Anm. 24.

schliessen möchte, so kann ich ihm jedoch in Bezug auf die Eisenbahnfahrkarte nicht folgen. In dieser sehe ich nicht bloss ein Kontrollzeichen, sie ist vielmehr, wie oben bereits ausgeführt, Inhaberpapier und, wenn auch nicht in erster Linie dazu bestimmt, so doch fähig, „als Wert zu zirkulieren" (eine Eigenschaft, die Gareis den Legitimationszeichen ausdrücklich und mit Recht abspricht), sie ist ein Wertpapier. Dagegen möchte ich allerdings in dem von Gareis nicht erwähnten Strassenbahnbillet ein solches Legitimationszeichen, ein Kontrollzeichen erblicken, wie weiter unten ausführlich zu begründen sein wird, wenn auch die Charakteristik als Legitimationszeichen nicht alle Funktionen des Strassenbahnbillets erschöpft.

An Gareis umfassender Darstellung tadelt H. O. Lehmann[1]), dass sie eines durchgreifenden Einteilungsprinzips ermangele. Aus folgendem Grunde halte ich diesen Vorwurf für berechtigt: Obwohl die Wertpapiere oft konstitutiv wirken, oft jedoch auch, wie Gareis selbst sagt[2]), schlichte oder qualifizierte Beweisurkunden sind, so teilt Gareis doch die Urkunden in 1. Wertpapiere, 2. konstitutive Urkunden und 3. deklaratorische Urkunden ein. Er koordiniert also zwei Arten von Urkunden, die begrifflich scharf von einander geschieden sind, nämlich den konstitutiven und den deklaratorischen Dokumenten, eine dritte Art, die Wertpapiere, die bald in der Gestalt der ersten, bald in der der zweiten erscheinen. Daher ist Lehmanns Vorwurf als durchaus begründet anzusehen.

§ 5. Die Wertpapiere nach Brunner und Lehmann.

Eine durchgreifende und massgebende Einteilung hat Brunner[3]) geschaffen. Zunächst ist nach ihm das Wesen der Wertpapiere „in dem eigentümlichen Verhältnisse zu

[1]) Lehmann, „Theorie der Wertpapiere", Marburg 1890, S. 4.
[2]) Gareis, a. a. O. S. 661.
[3]) Brunner, „Die Wertpapiere", in Endemanns Handbuch Bd. II. 1882.

suchen, in dem das Recht, über welches das Papier lautet, zu der Urkunde steht." Der Wert, welchem das Papier seinen Namen verdanke, liege nicht in dem Papier an sich, sondern in dem darin verbrieften Rechte. In der Entwicklungsphase, die Brunner seine Wertpapierdefinition durchlaufen lässt, geht er zunächst von dem allgemeinen Begriffe aus, dass Wertpapiere „Urkunden über Privatrechte" seien, um am Schlusse derselben zu dem Resultate zu gelangen: „Wertpapier ist eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist."

Brunner teilt die Urkunden überhaupt mit Rücksicht auf ihre privatrechtliche Bedeutung für das darin verbriefte Recht folgendermaassen ein:

1. Dispositive Urkunden. Sie begründen das Recht.

2. Beweisurkunden. Sie sind für die Begründung des Rechts nur Beweisform.

Es wird nun der Begriff des Wertpapiers durch die Funktion bestimmt, die das Papier bei der Ausübung oder Uebertragung des Rechts versieht. Diese Funktion ist eine zivilrechtliche, keine beweisrechtliche. Daher scheiden von den Wertpapieren nicht nur die Beweisurkunden aus, soweit sie zivilrechtlich weder als Ausübungs- noch als Uebertragungsform des darin dokumentierten Rechts wesentlich sind, sondern auch diejenigen dispositiven Urkunden, welche für Ausübung, wie für Uebertragung des Rechts entbehrlich sind.

Daher kommt Brunner zu seiner oben angegebenen Definition der Wertpapiere, für die er weiterhin sieben Einteilungskategorieen aufstellt, von denen die folgenden für die Frage nach der Rechtsnatur des Strassenbahnbillets von Bedeutung sind:

Die Wertpapiere sind einzuteilen in 1. absolute[1]) — bei denen die Verwertung des Rechts in allen Beziehungen durch den Besitz des Papiers bedingt ist,

[1]) Cf. unten die Lehmannsche Einteilung in „vollkommene" und „unvollkommene".

2. relative — bei denen dies nur in einzelnen Beziehungen der Fall ist.

Nach dem Inhalte des durch Besitz der Urkunde bedingten Rechtes unterscheidet Brunner:

1. Korporationspapiere, 2. sachenrechtliche Papiere, 3. Forderungspapiere.[1])

Billets des Transportverkehrs, Passagierkarten, Eintrittskarten, Speisemarken etc. rechnet Brunner[2]) im allgemeinen zu den Forderungspapieren, und zwar zu denen, die auf den Inhaber gestellt sind.

Bei diesen Marken des täglichen Verkehrs unterscheidet Brunner solche, die auf den Namen lauten, von den übrigen.

Für das Strassenbahnbillet käme also die Kategorie in Betracht, die nicht auf den Namen lautet. Diese zerlegt Brunner in drei Arten:

a) echtes Inhaberpapier,
b) Legitimations- oder hinkendes Inhaberpapier,
c) blosses Beweiszeichen der Zahlung, also Quittung.

Brunner möchte nun im allgemeinen die namenlosen Marken zu den Inhaberpapieren rechnen, die durch die Absicht des Ausstellers charakterisiert würden, erstens sich der Pflicht der Legitimationsprüfung zu entziehen, und zweitens sich des Rechtes dazu zu begeben. Ob nun bei der einzelnen Papiergattung auch die zweite Absicht vorwalte, habe man zunächst aus dem Wortlaute des Papiers, dann an der Hand der Verkehrssitte festzustellen. Dass aber die Verkehrssitte den Passagierkarten die Eigenschaft des Inhaberpapiers beilege, beweist Brunner am Eisenbahnbillet: Dieser Verkehrssitte würde es widersprechen, wenn eines Tages eine Eisenbahnverwaltung von jedem Passagier, der sein Billet vorzeigt, den „vielfach unmöglichen Nachweis

---

[1]) Gegen diese Einteilung wendet sich Lehmann a. a. O. S. 39, da alle Wertpapiere Forderungspapiere seien. Um dem abzuhelfen will er — unter Beibehaltung der Brunnerschen Klassifizierung — für „Forderungspapiere" den Ausdruck „reine Forderungspapiere" setzen.

[2]) A. a. O. S. 206.

verlangen würde, dass er es von ihr gekauft habe." Zweifellos ist dies als richtig anzuerkennen. Aber was für die Eisenbahrfahrkarte gilt, ist deshalb nicht auch für das Strassenbahnbillet richtig. Darin liegt gerade die Schwierigkeit, für die Marken und Karten des täglichen Verkehrs eine Klassifikation zu schaffen, dass sie, die in ihren äusserlich sichtbaren Funktionen und Wirkungen sich oft ähneln, für den Juristen häufig völlig verschiedene Begriffe sind und sein müssen.

Wenn auch die Eisenbahnverwaltung sich des Rechts der Prüfung begeben[1]) hat, ob der Präsentant des Billets auch legitimierter Erwerber ist, die Strassenbahnverwaltung hat dies nicht gethan. Die Strassenbahnverwaltung will, dass das Billet nur für den Gültigkeit hat, der es wirklich gelöst hat, wie sie kategorisch auf dem Billet erklärt.[2]) Zur Prüfung, ob ihr Wille befolgt wird, muss sie sich allerdings mehr oder weniger auf das Gedächtnis ihrer Beamten, wie auf die Ehrlichkeit des Publikums verlassen.

Also Inhaberpapier ist das Strassenbahnbillet nicht.

Die zweite Art der namenlos ausgestellten Karten war nach Brunner das Legitimationspapier oder das sogenannte „hinkende Inhaberpapier". Aber auch dies kann das Strassenbahnbillet nicht sein. Denn ein hinkendes Inhaberpapier hat den Zweck, die Prüfung der Identität einer Person zu erleichtern.[3]) Und diese Absicht der Identitätsprüfung liegt der Strassenbahnverwaltung fern. Für sie ist es völlig belanglos, ob Herr Müller oder Herr Schultze ihre Fahreinrichtung benutzt. Das Individuum ist für die Gesellschaft nur als zahlendes von Interesse. Sie will wissen, ob der Mann, der in ihrem

---

[1]) Anders nach Antritt der Fahrt.

[2]) „Gültig nur für diejenige Person, für welche dieser Schein gelöst ist."

[3]) Uebrigens scheint das B. G. B., wie aus § 808 hervorgeht, nur noch solche Urkunden als Legitimationspapier zu kennen, in denen ein bestimmter Gläubiger genannt ist, also das sogenannte „hinkende Namenpapier" (z. B. das Sparkassenbuch), während es von den bisher auch als Legitimationspapier geltenden „hinkenden Inhaberpapieren" nicht spricht.

Wagen fährt, gezahlt hat, nicht wer er ist und wie er heisst.

Es bleibt demnach nur die dritte von Brunner aufgestellte Kategorie übrig; er müsste wohl das Strassenbahnbillet als „blosses Beweiszeichen der Zahlung", also als Quittung ansehen.[1])

Eine solche schliesst jedoch m. E. nicht alle Funktionen in sich, die das Strassenbahnbillet erfüllen soll und thatsächlich erfüllt. Eine Quittung kann der ehemalige Schuldner, der sie erhalten hat, beliebig vernichten. Er läuft dann nur Gefahr, falls der ehemalige Gläubiger die Leistung noch einmal fordert, ein Beweismittel verloren zu haben. Nie jedoch ist der ehemalige Gläubiger berechtigt, die Vorlegung der Quittung zu verlangen, z. B. weil er sich nicht mehr erinnert, ob er die Leistung schon empfangen hat, oder nicht. Der Schuldner wäre stets berechtigt, ein solches Verlangen nach Vorzeigung der Quittung abzulehnen. Er braucht nur zu sagen: „Ich habe schon geleistet." Mag dann der Gläubiger, wenn er ihm nicht glaubt, Klage erheben; es steht auch dann völlig im Belieben des Schuldners, seinen Beweis der geleisteten Zahlung durch Quittung oder auf andere Weise zu führen. Ein Recht auf Einsicht der von ihm ausgestellten Quittung hat der Gläubiger nie.

Anderer Ansicht ist Planck.[2]) Er sucht eine Verpflichtung des ehemaligen Schuldners auf Vorlegung der vom ehemaligen Gläubiger ausgestellten Quittung aus § 810 B.G.B. zu begründen, und zwar aus den Worten: „Wer ein rechtliches Interesse daran hat, eine im fremden Besitze befindliche Urkunde einzusehen, kann von dem Besitzer die Gestattung der Einsicht verlangen, wenn . . . . in der Urkunde ein

[1]) Wie mir durch einen Hörer des Brunner'schen Kollegs über Handelsrecht mitgetheilt wird, hat Brunner im § 28 seiner Vorlesung, in dem er die Inhaberpapiere bespricht (cfr. Brunner „Grundriss" dieser Vorlesung), das Pferdebahnbillet ausdrücklich als „blosses Beweiszeichen der Zahlung" bezeichnet.

[2]) Planck, B.G.B. 1. u. 2. Aufl., Bd. 2, S. 572.

zwischen ihm und einem andern bestehendes Rechtsverhältnis beurkundet ist . . .". Hierunter falle die Quittung, sofern sie den Charakter einer Vertragsurkunde habe; stelle sie sich lediglich als einseitiges Empfangsbekenntnis dar, so falle sie unter die Anfangsworte des genannten Paragraphen, wonach derjenige, in dessen Interesse die Urkunde errichtet ist, die Einsicht vom Besitzer verlangen kann, ein rechtliches Interesse wiederum vorausgesetzt.

Das Strassenbahnbillet, soweit es Quittung ist, ist nun ein blosses Empfangsbekenntnis, nicht eine Vertragsurkunde. Demnach könnte, auch nach Planck, nur der ehemalige Schuldner, also der Fahrgast, die Einsicht der Quittung, des Fahrscheins, von einem etwaigen dritten Besitzer verlangen, sein rechtliches Interesse, das er allerdings selten haben wird, vorausgesetzt. Der Aussteller der Quittung, die Strassenbahngesellschaft, könnte es nicht: Denn die Urkunde, die Quittung, ist nicht in ihrem Interesse errichtet. Ganz im Gegenteil: Das Ausstellen der Quittung hat für die Strassenbahngesellschaft den Charakter eines onorosen Rechtsgeschäfts, ähnlich wie der Erlassvertrag oder der Verzicht, sie begiebt sich dadurch eines Anspruchs. Die Ausstellung der Quittung liegt, wenn sie blosses Empfangsbekenntnis sein soll, stets im alleinigen Interesse des Quittungsempfängers, des Schuldners. Denn sie giebt ihm ein Beweismittel dafür, dass seine Verpflichtung erloschen ist, dass sie nicht mehr besteht.

Es begründet also § 810 B. G. B. keinen Anspruch der Strassenbahngesellschaft auf Vorlegung des Strassenbahnbillets. Dennoch muss ich es sowohl dem Schaffner, als dem Kontrolleur jederzeit auf ihr Verlangen vorlegen. Es hat also noch eine andere Natur, als die einer blossen Quittung. Vielleicht wäre man geneigt hier einzuwenden, diese Vorlegungspflicht sei eine bloss vertragsmässige. Zugegeben! Jedoch gerade diese Vertragsabmachung nimmt dem Billet die blosse Quittungsqualität, oder legt ihm vielmehr eine neue Eigenschaft bei, wie unten weiter auszuführen sein wird.

Es ergiebt sich demnach, dass Brunner im Unrecht ist, wenn er das Strassenbahnbillet als blosse Quittung ansieht. Es hat noch andere Funktionen, die Brunner übersehen hat.

Eine ausführliche Besprechung der Wertpapiere giebt endlich H. O. Lehmann[1]) in seiner „Theorie der Wertpapiere“.

Ganz ähnlich wie Brunner sieht er das Wesen des Wertpapiers darin, dass das in dem Papier verbriefte Recht in irgend einer Beziehung — seiner Existenz, seiner Ausübung oder seiner Uebertragung nach — von dem Papiere abhängig ist.

Als die vollkommensten Wertpapiere bezeichnet Lehmann diejenigen, bei denen diese Abhängigkeit in jeder Beziehung besteht, mit andern Worten diejenigen Papiere, bei denen Entstehung, Uebertragung und Untergang des Rechts an Entstehung, Uebertragung und Untergang des Papiers geknüpft sind, bei denen endlich auch die Ausübung des Rechts nur mittels des Papiers möglich ist.

Die Wertpapiere sind nach Lehmann

1. vollkommene,
2. unvollkommene.

Die ersteren charakterisieren sich dadurch, dass Entstehung und Uebertragung des Rechts nur mittels Entstehung und Uebertragung des Papiers möglich ist, wie auch, dass die Ausübung des Rechts nur mittels des Papiers möglich ist.

Die unvollkommenen Wertpapiere sind diejenigen, bei denen nicht jedes der drei genannten Momente statt hat.

Diese Einteilung deckt sich mit der Brunner's in absolute und relative Wertpapiere.

Das Charakteristikum der Wertpapiere ist nach Lehmann hauptsächlich folgendes: Die Obligationen aus Wertpapieren sind qualifizierte, insofern nämlich das Recht aus dem Papier in einer eigentümlichen Abhängigkeit vom Recht

[1]) Lehmann, „Theorie der Wertpapiere“, Marburg, 1890.

an dem Papier steht. Die Rechte aus dem Papier könnten nur durch Erwerb des Eigentums am Wertpapier erworben werden.

Die vollkommenen Wertpapiere seien stets Präsentationspapiere, ebenso auch Legitimationspapiere, worunter Lehmann solche Papiere versteht. die diejenigen Personen, die ihr Wortlaut als Eigentümer ausweist, als Forderungsberechtigte legitimieren. Der Legitimierte kann daher die Rechte aus dem Papier in vollem Umfange geltend machen, und der Schuldner wird durch Erfüllung an den Legitimierten stets befreit (falls er nicht dolose zahlt).

Weiterhin sind die vollkommenen Wertpapiere in der Regel Holschuldpapiere und sind stets Aushändigungspapiere, d. h. der Schuldner braucht nur zu leisten gegen Rückgabe des quittierten Papiers.

Demnach könnte Lehmann das Strassenbahnbillet zu den vollkommenen Wertpapieren nicht rechnen; denn der Schuldner aus dem Papier, die Strassenbahngesellschaft, leistet ohne Rückgabe des Papiers, des Fahrscheins, zu verlangen.

Unvollkommene Wertpapiere waren nach Lehmann diejenigen, bei denen nicht alle drei Momente — Entstehung, Uebertragung und Ausübung des Rechts —, sondern nur eins oder zwei derselben vom Eigentum am Papier abhängig sind.

Auch alle unvollkommenen Wertpapiere seien Forderungspapiere. Doch haben sie sonst nicht alle Eigenschaften der vollkommenen: Sofern sie nicht Uebertragungs-, sondern Rekta-Papiere sind, sind sie vielfach weder Präsentations-, noch Legitimationspapiere. Aushändigungspapiere unter ihnen sind nur die Rechtsausübungspapiere. Doch müssten die Strassenbahnbillets, wenn sie unvollkommene Wertpapiere wären, hierunter zu rechnen sein, da sie als Rechtsentstehungs- oder Rechtsübertragungspapiere nicht in Frage kommen können. Da sie nun aber zweifellos keine Aushändigungspapiere sind — denn ich kann die Leistung,

d. i. die Beförderung, ohne Rückgabe des Papiers, des Fahrscheins verlangen, — so sind sie auch zu den unvollkommenen Wertpapieren nicht zu rechnen.

Lehmann spricht dann am Schlusse seiner Abhandlung noch von Legitimationsmarken, von Papiergeld und Geldbetragsmarken. Von diesen erklärt er die beiden ersten Arten für Wertpapiere.

Für unsere Untersuchung ist nur die erste Kategorie wichtig, denn dass das Strassenbahnbillet kein Papiergeld ist, ist zweifellos, ebenso kann es als „Geldbetragsmarke“ nicht in Frage kommen, da solche nach Lehmann nie unmittelbar beim Vertragsschlusse ausgegeben werden, was aber beim Strassenbahnbillet gerade der Fall ist. Lehmann rechnet zu den Legitimationskarten alle möglichen Arten von Marken und Karten des täglichen Verkehrs, wie Eisenbahn- und Theaterbillets, Biermarken, Handschuhbons etc., die er als Wertpapiere anerkennt. Da Lehmann keine weiteren Arten aufstellt, so muss man annehmen, dass er auch die Strassenbahnbillets hierher rechnet, sie also für Wertpapiere hält. Diese Annahme könnte man mit der Begründung verwerfen, Lehmann bespreche in seiner Abhandlung nur die Wertpapiere, sähe vielleicht im Strassenbahnbillet kein solches und erwähne es deshalb gar nicht: Dieser Einwand wäre unzutreffend. Denn er bespricht ausdrücklich die Geldbetragsmarken, die nach Lehmann Wertpapiere nicht sind. Es bleibt daher keine andere Möglichkeit, als das Strassenbahnbillet als Legitimationsmarke und somit als Wertpapier anzusehen.

Hiergegen wäre folgendes zu bemerken: Wertpapiere sind nach Lehmann diejenigen Papiere, bei denen Entstehung und Uebertragung des Rechts nur mittels Entstehung und Uebertragung des Papiers, Ausübung des Rechts nur mittels des Papiers möglich ist, oder solche Papiere, bei denen wenigstens das eine oder andere dieser Momente zutrifft. Dies ist nun bei den Strassenbahnbillets nicht der Fall. Das Recht entsteht ohne Entstehung des Papiers. Dies

ist nicht etwa der Fall, weil das Papier schon lange vor dem Betreten des Wagens durch den Fahrgast entstanden sei, da ja der Schaffner die Billets bei sich führe. Diese Begründung wäre falsch: Denn die vom Schaffner geführten Billets sind nichts als Formulare, die erst durch Abreissen vom Block, durch Durchlochung resp. Abreissen einer Ecke, ihr individuelles Gepräge bekommen. Doch entsteht mein Recht, d. i. das Recht mit dem Wagen zu fahren, bereits durch das Einsteigen in den Wagen, wodurch ich erkläre, dass ich mich den (mir bekannten) Fahrbedingungen unterwerfe. Sowie ich nämlich diese Erklärung (ausdrücklich oder stillschweigend) abgegeben habe, ist die Gesellschaft verpflichtet, mich zu befördern, ich kann die Beförderung verlangen; mein Recht auf Beförderung ist also unabhängig von der Entstehung des Papiers entstanden.

Derselben Meinung über die Entstehung des Vertrages ist Hilse[1]), wenn er (allerdings ohne Begründung seiner Ansicht) schreibt:

Der Vertrag „kommt zu Stande durch das Besteigen des Wagens und den Verbleib darin bei dessen Fortbewegung, ohne dass es einer ausdrücklichen Willenserklärung bedarf."

Die zweite mögliche Voraussetzung des Wertpapiers, dass nämlich die Uebertragung des Rechts an Uebertragung des Papiers geknüpft ist, fällt hier fort, da das Recht, mit der Strassenbahn zu fahren, lege contractus unübertragbar ist.

Auch die dritte mögliche Voraussetzung eines Wertpapiers, dass nämlich die Rechtsausübung nur mittels des Papiers möglich ist, trifft beim Strassenbahnbillet nicht zu: mein Recht, mit dem Wagen zu fahren, übe ich nicht mittels des Papiers aus, sondern kraft des von mir mit der Strassenbahngesellschaft geschlossenen Vertrages, der als perfekt schon zu Stande gekommen ist, bevor ich überhaupt ein Billet erhalte. Denn indem ich den Wagen in der Absicht

---

[1]) Hilse, Handbuch der Strassenbahnkunde, München-Leipzig 1892, S. 258 f.

besteige, ihn als Transportmittel zu benutzen, ist der Vertrag über die Beförderung meiner Person, der zwischen mir und der Strassenbahngesellschaft geschlossen wird, bereits perfekt geworden. Und zwar erklärt sich diese Erscheinung daraus, dass die Strassenbahngesellschaft, indem sie ihre Wagen auf der betreffenden Strecke laufen lässt, eine Offerte an das Publikum erlässt. Durch mein Einsteigen nun gebe ich zu erkennen, dass ich die auch mir gemachte Offerte annehme. Hierdurch ist der Vertrag rechtsgültig zu Stande gekommen. Das Einkassieren des Fahrpreises gehört schon dem Stadium der Vertragserfüllung an.

Die Polizeiverordnung[1]), die ausserdem bestimmt, dass niemandem die Mitfahrt verweigert werden dürfe, regelt nur die öffentlich-rechtliche Seite der Angelegenheit. Für die privatrechtliche ist dieser vom Staate ausgeübte Kontrahirungszwang belanglos, wenngleich er dem Publikum eine erhöhte Garantie giebt und es vor Zurückweisung seiner Annahme der Offerte ex iniusta causa schützt, während die Zurückweisung der Annahme ex iusta causa ausdrücklich vorgesehen ist. Richtig sagt daher Zschimmer[2]), in einer Verpflichtung zum Kontrahieren liege noch kein Anbieten zum Kontrahieren. Deswegen verneint er das Vorliegen einer Offerte, einer „Offerte an das Publikum" bei der Post, der Eisenbahn, dem Telegraphen. Wenn auch die betreffenden Gesetze jedermann das Recht geben, mit den genannten Verkehrsanstalten zu kontrahieren, so könne hieraus unmöglich das Vorliegen einer Offerte von seiten jener Anstalten konstruiert werden. Denn das Gesetz lege ihnen die Verpflichtung zum Kontrahieren auf, während doch das Offerieren, das Anbieten eine freiwillige Handlung des Offerenten sei.

---

[1]) „Polizeiverordnung, betreffend die innerhalb des Stadtkreises betriebenen elektrischen Strassenbahnen" vom 11. Juli 1896, wonach niemandem die Mitfahrt verweigert werden darf, ausser Betrunkenen und durch abstossende Krankheitserscheinungen oder unreinliches Aeussere die Mitfahrenden Belästigenden.

[2]) Zschimmer, „Offerte an das Publikum". Diss. Rostock 1897, Seite 90.

Dies ist zweifellos richtig, denn bei der Post, der Eisenbahn etc. beruht sogar der Betrieb überhaupt auf Gesetz. Bei der Strassenbahn dagegen ist der Betrieb, wie das Kontrahieren, freiwillige Handlung des Unternehmers. Und erst nachdem der Unternehmer freiwillig den Betrieb eingerichtet hat, nachdem er seine Offerte an das Publikum gerichtet hat, greift die Behörde im öffentlich-rechtlichen Interesse regelnd und bestimmend ein.

Allerdings behauptet Zschimmer[1]), Offerent bei der Strassenbahn sei der Fahrgast. Ich kann mich dieser Ansicht nicht anschliessen. Meines Erachtens ist die Offerte durch die Strassenbahngesellschaft genau spezialisiert, der Oblat hat nur zu acceptieren, um den Vertrag zur Perfektion gelangen zu lassen. Und er acceptiert durch sein Einsteigen in den Wagen, womit er erklärt: Ich nehme die mir gemachte Offerte, deren Inhalt mir genau bekannt ist, an, und verlange auf Grund des so zu Stande gekommenen Vertrages nunmehr die Erfüllung desselben.

Dieselbe Ansicht über die Person des Offerenten und den Moment der Perfektion des Vertrages vertritt Biermann[2]); er meint ferner, selbst „wer den Fahrgast als Offerenten betrachtet, muss doch jedenfalls einräumen, dass der Vertrag abgeschlossen ist, wenn dieser mit Zustimmung des Kondukteurs den Wagen besteigt, oder wenn auch nur der Wagen auf ein Zeichen des Passagiers anhält“. Die Richtigkeit dieser Ansicht ergiebt sich aus den Ausführungen Zschimmers, welcher, obwohl annehmend, dass das Publikum Offerent ist, dennoch zugiebt[3]), dass der Vertrag in dem Momente perfekt geworden sei, in dem der Fahrgast den Wagen besteigt. Und damit ist die für die vorliegende Untersuchung allein wichtige Frage entschieden. Denn wenn Zschimmer annimmt, dass der Vertrag bereits rechtsgültig

---

[1]) A. a. O. S. 59.

[2]) Biermann, „Rechtszwang zum Kontrahieren“, Iherings Jahrbuch 32.

[3]) A. a. O. S. 59.

zu Stande gekommen sei, sobald der Fahrgast den Wagen bestiegen habe, so würde er auch die nötige Folgerung hieraus ziehen, und mit mir annehmen, dass in diesem Momente auch das Recht des Fahrgastes erzeugt und geboren sei, also unabhängig von der nachfolgenden Entstehung und Ausgabe des Papiers, dass mithin auch die Rechtsausübung kraft Vertrages, und nicht mittels des Papiers geschieht.

Andrer Ansicht auch in diesem Punkte ist Jacobi[1]). Er sagt über das Strassenbahnbillet, das er für ein Wertpapier erklärt[2]): „Vor Lösung der Marke ist ein Recht noch nicht entstanden[3]). Die Bahn lässt den Passagier, ohne dass dieser berechtigt ist, bereits auf Grund dessen Offerte, die im Einsteigen liegt, und im Hinblick auf den demnächst abzuschliessenden Vertrag, mitfahren, weil es sich nicht einrichten lässt, den Vertrag vorher mit ihm abzuschliessen“.

Diese Anschauung muss ich auf Grund meiner obigen Ausführungen verwerfen. Die „Lösung der Marken“ ist bereits die Erfüllung des vorher rechtsgültig zu Stande gekommenen, unwiderruflichen (es sei denn wegen Irrtums oder Unmöglichkeit der Leistung, worunter auch der Platzmangel fallen würde) Vertrages.[4])

Die Richtigkeit dieser Ansicht und die Unhaltbarkeit der Jacobischen ergiebt sich auch aus folgendem Beispiel: Ein Knabe besteigt die Strassenbahn, mit der Absicht, dieselbe wieder zu verlassen, sobald der Schaffner ihm einen Fahrschein einhändigen wolle. Führt er diese Absicht aus, so ist, wenn die Jacobische Ansicht richtig ist, ein Vertrag nicht zu Stande gekommen. Der Knabe hat dann also

[1]) Jacobi, „Die Wertpapiere im bürgerlichen Recht des Deutschen Reichs“. Jena 1901.

[2]) Gegen die Natur des Billets als Wertpapier siehe die Ausführungen gegen H. O. Lehmann.

[3]) A. a. O. S. 368.

[4]) Cf. Goeppert a. a. O. S. 77: es „hat die Fahrkarte mit dem Vertragsschlusse selbst nichts zu thun“.

die Arbeitsleistung des Unternehmers in Anspruch genommen, ohne seinerseits zu einer Gegenleistung verpflichtet zu sein. Civilrechtlich könnte er nur wegen einer „unerlaubten Handlung“ in Anspruch genommen werden. Der Erfolg würde zum mindesten ein zweifelhafter sein, es wäre sehr fraglich, ob eine Schadenszufügung im Sinne des § 826 B.G.B. in der Handlungsweise des Knaben läge.

Anders, wenn meine Ansicht die richtige ist. Dann ist der Vertrag rite abgeschlossen, die Gesellschaft kann daher auf Erfüllung klagen und demgemäss Zahlung des Fahrpreises gegen Auslieferung des Fahrscheins verlangen.

Ich glaube, praktisch wird es niemandem zweifelhaft erscheinen, dass bei solcher Sachlage die Strassenbahngesellschaft Vertragserfüllung verlangen könnte.

Endlich liegt es völlig im Belieben[1]) der Gesellschaft, ob sie überhaupt Fahrscheine ausgeben will.

Mein Recht also übe ich nicht mittels des Fahrscheins aus, was deutlich auch daraus hervorgeht, dass man bei einzelnen Strassenbahnen (Paris, Halle, Rostock) gar keinen Fahrschein erhält und dennoch sein Recht zu fahren ausübt. Mit Recht sagt daher Hilse[2]), das Recht der Fahrt hafte nicht an der Fahrkarte, die Einführung von Fahrkarten als Belag der Zahlung bilde keinen wesentlichen Bestandteil des Geschäfts, also auch nicht des Rechts, sondern stelle sich lediglich als eine Nützlichkeitseinrichtung des Unternehmers dar.

Endlich sei noch angeführt, dass, wie bereits oben bemerkt, alle vollkommenen Wertpapiere und von den unvollkommenen die Rechtsausübungspapiere (und als solches könnte doch die Legitimationsmarke, in unserm Falle das Strassenbahnbillet, wie oben nachgewiesen, nur in Betracht kommen) Aushändigungspapiere sind, was das Strassenbahnbillet jedoch notorisch nicht ist.

---

[1]) Auch die genannte Polizeiverordnung sieht eine Ausgabe von Billets gar nicht vor.

[2]) A. a. O. S. 261.

Aus diesen Gründen ist also das Strassenbahnbillet zweifellos kein Wertpapier, kann mithin auch keine Legitimationsmarke sein, wohin Lehmann es rechnet. Seine eigenen treffenden Ausführungen machen es unmöglich, das Strassenbahnbillet als solche anzusehen.

Durch diese Ausführungen ist auch die Ansicht von Cordes[1]) widerlegt, welcher gleichfalls diese Marken des täglichen Verkehrs, darunter also auch das Strassenbahnbillet, zu den Wertpapieren rechnet, da sie Träger des Privatrechts seien.

§ 6. Stellung des B.G.B. und der Motive zum B.G.B. zu den Karten und Marken des täglichen Verkehrs.

Gehen wir nun zu dem über, was die Gesetzgebung und die Wissenschaft speziell über die Karten und Marken des täglichen Verkehrs sagt.

Das B.G.B. behandelt sie im § 807, und zwar unterstellt es sie, soweit sich ergiebt, dass der Aussteller dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will, einer Reihe von Vorschriften über die Schuldverschreibungen auf den Inhaber.

Wir haben uns nun zu fragen, ob auch das Strassenbahnbillet von diesem Paragraphen ergriffen wird. Diese Frage erledigt sich unschwer. Sie ist zu verneinen. Denn wenn das Gesetz sagt: „dass er dem Inhaber verpflichtet sein will", so meint es damit: dem jeweiligen Inhaber. Das Strassenbahnbillet ist aber vertragsmässig unübertragbar, es ist also eine solche Marke oder Karte des täglichen Verkehrs, die nur den ersten Nehmer berechtigt, eine Leistung vom Aussteller zu verlangen. Es wird also von genanntem Paragraphen gar nicht berührt.

Treffend weisen die Motive[2]) zum B.G.B. darauf hin, dass der Verkehr dahin dränge, Marken und Karten zu

[1]) Cordes, „Wertpapiere", Kieler Dissertation.
[2]) Motive, II. S. 721 ff.

schaffen, die eine ähnliche Wirkung wie die Inhaberpapiere haben sollten, und dass das Gesetz sich mit ihnen beschäftigen müsse, damit solche Urkunden mit der bezweckten rechtlichen Wirkung ausgegeben werden könnten. Doch folge hieraus keineswegs, dass alle Urkunden der fraglichen Art durchgehends nach den für die Schuldverschreibungen auf den Inhaber geltenden Normen zu beurteilen seien. „Der in jedem Falle, erforderlichenfalls an der Hand der Verkehrssitte, zu ermittelnde Wille des Ausstellers muss in dieser Beziehung den Ausschlag geben, welcher Wille insbesondere auch für die Vorfrage entscheidend in Betracht kommt, ob nicht eine blosse Legitimationsurkunde vorliege.“

Also der Wille des Ausstellers ist, nötigenfalls an der Hand der Verkehrssitte, zu erforschen! Diesen Willen des Ausstellers werden wir am Schlusse unserer Abhandlung ermitteln und juristisch interpretieren.

§ 7. Freunde und Gegner der Wertpapiernatur des Strassenbahnbillets.

Die Ansicht, dass Fahrbillets und sonstige Marken und Scheine nicht zu den Wertpapieren zu rechnen seien, vertritt auch Dahn[1]) in seinen handelsrechtlichen Vorträgen. Dahn versteht unter Wertpapieren Forderungsrechte, die im Papier verkörpert sind. Solche sieht er aber in den Marken und Karten des täglichen Verkehrs nicht. Diese seien vielmehr meist nur Quittungen über geleistete Zahlungen für eine künftige Gegenleistung des Ausstellers, welche in einem Thun beruhen soll, wie z. B. Personenbeförderung. Solche Quittungen oder auch Legitimationspapiere seien aber richtiger Ansicht nach keine Wertpapiere.[2])

[1]) Dahn, „Handelsrechtliche Vorträge“, Leipzig 1875, S. 124 ff.

[2]) Dass Dahn solche Marken für Quittungen resp. „Legitimationspapiere“ (Dahn meint wohl Legitimationszeichen) hält, halte ich für richtig. Für falsch dagegen erachte ich, dass er solche Marken mit Theaterbillets, Konzertbillets etc. identisch behandelt; diese sind Inhaberpapiere.

Ganz ähnlich urteilt Foerster[1]), der es für unrichtig erklärt, unter die Inhaberpapiere auch eine Menge von Urkunden zu rechnen, die im täglichen Verkehr vorkommen und „Bescheinigungen darstellen, dass eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist, Abonnementskarten aller Art, Fahrbillets und dergleichen Schriftstücke“. Solche Schriftstücke haben die Natur von Quittungen und Legitimationen. Die Aehnlichkeit mit den Inhaberpapieren, dass sie nämlich namenlos ausgestellt sind, erkläre sich aus Gründen der Bequemlichkeit.

Auch Bekker[2]) wendet sich gegen Theorieen, die zu den Inhaberpapieren ohne weiteres alle Sorten Marken und Karten werfen. Er hält es für eine rein äusserliche Aehnlichkeit, dass die über gewisse Rechtsverhältnisse ausgestellten Bescheinigungen den Namen des Berechtigten nicht nennen. Solche Billets und Karten seien keineswegs dem eigentlichen Verkehre bestimmt, und „es wäre widersinnig, sie nach Regeln zu behandeln, die nur aus dem Gedanken, den Verkehr zu erleichtern, geflossen sind“.

Ebenso sieht v. Canstein[3]) in diesen Marken des täglichen Verkehrs keine Inhaberpapiere, auch wenn sie einen Berechtigten nicht nennen. Vielmehr seien sie „Legitimationspapiere“, die nichts seien als Beweisurkunden, „welche entweder das Geständnis über den Empfang einer bestimmten, rückzustellenden Sache, oder über den Empfang einer Geldsumme, für welche eine Gegenleistung versprochen wird, oder ein sonstiges Geständnis enthalten“.

Im gewöhnlichen juristischen Sprachgebrauche wird hierfür die Bezeichnung „Legitimationspapier“ nicht gewählt. Auch Canstein scheint an Quittungen und Legitimationszeichen zu denken.

---

[1]) Foerster, „Theorie und Praxis des heutigen gemeinen preussischen Privatrechts“, 1881, 4. Aufl., I. S. 417.

[2]) Bekker, „Geldpapiere“, im Jahrbuche des gemeinen Deutschen Rechts, 1857, 1. Bd., S. 271 ff.

[3]) v. Canstein, „Das Handelsrecht“, Berlin 1896.

Auf entgegengesetztem Standpunkte stehen dagegen Unger[1]) und Knies.[2]) Unger macht sogar Savigny und Walter den Vorwurf, diese Art Inhaberpapiere „übersehen" zu haben. Knies „vermag keinen Grund abzusehen, weshalb ihnen die wirtschaftliche Aufgabe und der rechtliche Rückhalt für ein Wertpapier abgesprochen werden sollte".

§ 8. Das Strassenbahnbillet ist nicht, wie Fuchs sagt, blosse Quittung.

Eine eingehende Darstellung der Karten und Marken des täglichen Verkehrs giebt Fuchs[3]) in seiner Abhandlung über die „Marken und Karten des täglichen Verkehrs". Fuchs unterscheidet vier Arten, nämlich Namenpapiere (im Sinne von Rektapapieren), Inhaberpapiere, Legitimationspapiere und Beweisurkunden im engeren Sinne.

Es kommen für unsere Frage jetzt nur noch die letzteren beiden Kategorieen in Betracht.

Fuchs definiert die Legitimationspapiere als „Urkunden über ein begründetes Rechtsverhältnis, durch deren Vorweisung der Inhaber zur Erhebung des Anspruchs legitimiert erscheint, ohne dass jedoch die Urkunde Trägerin des Anspruchs wäre". Weiterhin sagt Fuchs, der Präsentant des Legitimationspapiers gilt als berechtigt zur Erhebung des Anspruchs, d. h. die Legitimationspapiere sind ausdrücklich oder stillschweigend mit der Inhaberklausel versehen.

Als Beispiele nennt Fuchs unter anderen Sparkassenbücher, Pfandscheine und Garderobemarken.

Fuchs begeht m. E. den groben Fehler, Legitimationspapiere und Legitimationszeichen zu identifizieren. Dies geht deutlich auch daraus hervor, dass er[4]), als er die Funktion der Legitimationspapiere erklären will, bemerkt, sie werde

---

[1]) Unger, „Die rechtliche Natur der Inhaberpapiere", 1857, S. 6. 89, 95. 106.

[2]) Knies, „Credit", Berlin 1876, I. S. 181 ff.

[3]) Fuchs, Wien 1881.

[4]) A. a. O. S. 23.

„treffend von Gareis charakterisiert, wie folgt“, und dann die Gareissche Charakterisierung der Legitimationszeichen folgen lässt.

Die Fuchssche Definition scheint mir aber auch nicht das Wesen des Legitimationspapiers zu erschöpfen: Legitimationspapiere sind Urkunden, die zur Erleichterung der Prüfung der Identität einer Person ausgegeben werden. Hierbei ist der Aussteller befugt, jedoch nicht verpflichtet, die Legitimation zu prüfen. Solch Legitimationspapier ist beispielsweise das Sparkassenbuch, das hinkendes Namenpapier ist, wie auch der Gepäckschein, der hinkendes Inhaberpapier ist.

Für falsch halte ich es, die genannten Papiere z. B. mit Garderobemarken auf eine Stufe zu stellen. Diese sind Legitimationszeichen, die Gareis[1]) wie folgt charakterisiert:

„Legitimationszeichen sind Papiere oder sonstige Zeichen (Marken, Karten, Billets und dergleichen), welche nicht zum Zwecke des Beweises eines Rechts oder einer Verbindlichkeit, und nicht in der Absicht emittiert sind, Rechte, welche nur durch deren Emission entstehen könnten und vermögensrechtlichen Wert haben sollen, zu tragen und dadurch Werte negoziabel zu machen; es sind vielmehr Papiere oder sonstige Zeichen, welche entweder lediglich zu einer leichteren Orientierung über die Zuständigkeit einzelner ausserhalb des Zeichens begründeter Befugnisse, oder auch nur zur blos momentanen Bescheinigung einer Thatsache, oder endlich behufs Erfüllung einer thatsächlichen Vorbedingung der Ausübung eines Rechts — in allen Fällen aus Gründen einer bequemen Uebersichtlichkeit oder sonstigen geschäftlich-technischen Rücksichten gegeben, getragen oder sonst verwendet werden.“ Gareis sagt dann weiter, das Bedürfnis nach Ordnung im Geschäft, namentlich dort, wo eine grosse Anzahl Menschen gleichzeitig zu befriedigen sind, führe dazu,

[1]) Gareis, „Ueber Legitimationszeichen“, in Busch's Archiv für Theorie und Praxis des Handels- und Wechselrechts, Bd. 34 S. 97 ff.

die Ausübung eines Rechts vom Vorzeigen eines Kontrollezeichens abhängig zu machen.

Wenn Gareis dann weiterhin in diese Kategorie auch Theater- und Konzertbillets, Eisenbahnbillets und Briefmarken rechnet, so kann ich ihm in dieser Anwendung seiner so treffenden Charakterisierung auf die einzelnen genannten Institute nicht folgen.

Gareis berechtigt hier für seine Person zu dem Vorwurfe, den Wahl[1]) der Deutschen Wissenschaft generell macht: „les titres que la doctrine allemande qualifie . . . de titres de légitimation . . . sont des titres au porteur imparfaits. Le cercle qu'on assigne habituellement aux titres de légitimation nous paraît trop large.“ Wahl nimmt an, dass die gesamte deutsche Wissenschaft Theater- und Konzertbillets etc., die doch Inhaberpapiere seien, zu den Legitimationspapieren rechnet, wobei ihm übrigens der Unterschied zwischen Legitimationspapieren und Legitimationszeichen völlig unbekannt ist. Wie Wahl zu dieser Ansicht kommt ist mir unverständlich. Denn einerseits citiert er fortwährend unsere grössten Autoren, die den Begriff der Legitimation nicht so weit ausdehnen, wie Wahl behauptet (eher könnte man ihnen oft das Gegenteil vorwerfen), und andererseits scheint er auch die deutsche Sprache so völlig zu beherrschen, wie aus seinem ganzen Werke hervorgeht, dass ein Missverstehen der deutschen Autoren ausgeschlossen sein sollte.

Wie oben bemerkt, kennt Fuchs als vierte Kategorie noch die „Beweisurkunden im engeren Sinne“, welche „blos dazu dienen, zu beweisen, dass eine bestimmte Person in einem gewissen Rechtsverhältnisse zum Verpflichteten (dem Ausseller des Papiers) stehe.“ Fuchs nennt hier in erster Linie die Fahrkarten, welche von Pferdebahn- und Stellwagen-Unternehmungen den Fahrgästen gegen Entrichtung des Fahrpreises eingehändigt werden. Er würde also zweifel-

[1]) A. a. O. I. S. 227 ff.

los auch die hier in Frage stehenden Strassenbahnbillets herrechnen, da die Art des Betriebes, durch elektrische resp. sonstige maschinelle Kraft, oder durch Tiere, keinen Unterschied macht sowohl in Betreff der Vertragsart, als der Papierart, sondern nur strafrechtlich („Gefährdung eines Eisenbahntransports") in Betracht kommt. Fuchs sagt wörtlich: „Diese Karten sind einfache Quittungen, deren Hauptzweck die Kontrolle des Kondukteurs ist." Hier hätte Fuchs aus seinen eignen Worten erkennen können, dass diese Billets nicht nur Quittungen sind, denn Quittungen haben doch nicht den Hauptzweck, zur Kontrolle des (ehemaligen) Gläubigers zu dienen, sondern sie sollen den (ehemaligen) Schuldner davor schützen, etwa noch einmal in Anspruch genommen zu werden; sie bilden lediglich eine Verteidigungswaffe in den Händen des früheren Schuldners gegen einen rechtswidrigen Angriff, den etwa der frühere Gläubiger gegen ihn ausüben könnte. Sie stellen ein Beweismittel dar, und ausschliesslich ein Beweismittel,[1]) dessen Gebrauch allein im Belieben des Empfängers der Quittung liegt.

Wenn also das Strassenbahnbillet dem Kondukteur zur Kontrolle dient, so ist es mehr, als „einfache Quittung", obwohl Fuchs sagt,[2]) diese Natur als einfache Quittung würde wohl von keiner Seite in Zweifel gezogen werden.

Fuchs sagt ferner, die Billets dienten dem Fahrgaste zum Beweise der Entrichtung des Fahrpreises, und zwar seien sie das einzige Beweismittel. Ein anderer Beweis, z. B. durch das Zeugnis der Mitfahrenden, müsse deshalb als unzulässig bezeichnet werden, weil umständliche Verhandlungen dem Charakter des Massenverkehrs nicht entsprechen würden. Das kann ich als juristischen Grund nicht anerkennen. Was Fuchs anführt ist zwar die Ursache davon, dass das Billet zum allgemeinen Beweismittel gemacht

[1]) Die Fälle, in denen die Quittung die Bedeutung eines Verzichtsvertrages hat, gehören nicht hierher.

[2]) A. a. O. S. 34.

worden ist; die juristische Konstruktion aber ist darin zu finden, dass das Billet lege contractus qualifizierte Beweisurkunde ist. Dies ist eine conditio sine qua non, unter der die Gesellschaft den Beförderungsvertrag eingeht. Diese conditio ist öffentlich bekannt gemacht, indem sie sowohl unter den in jedem Wagen aushängenden Fahrbedingungen steht, als auch gewöhnlich auf dem Billet[1]) vermerkt ist (beides ist wenigstens in Berlin der Fall). Wer also mit dem Wagen einer solchen Gesellschaft fährt erkennt die von derselben gestellten Bedingungen an. also auch die, den Beweis der erfolgten Zahlung nur durch das erhaltene Billet zu führen.

§ 9. Ansicht des Verfassers: Doppelcharakter des Strassenbahnbillets.

Fassen wir nun noch kurz zusammen, welchen rechtlichen Charakter die angeführten Autoren dem Strassenbahnbillet beimessen, oder, wenn sie dies nicht ausdrücklich thun, wofür sie das Billet nach ihren Ausführungen logischerweise erklären müssten, so kommen wir zu folgendem Resultate:

Uebereinstimmend sehen Thöl, Lehmann, Unger und Knies das Strassenbahnbillet als ein Wertpapier an, und zwar erklärt Thöl es speziell für ein „Personenpapier“, Lehmann für eine „Legitimationskarte“, während Unger ein reines Inhaberpapier[2]) annimmt.

Im Gegensatze zu den Genannten streiten Gareis, Brunner, Dahn, Hilse und Fuchs dem Strassenbahnbillet die Wertpapiernatur mit Bestimmtheit ab. Dahn,

[1]) So steht auf einem mir vorliegenden Billet: „Während der Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen vorzuzeigen;“ ein anderes trägt den Vermerk: „Gültig unter den im Wagen aushängenden Fahrbedingungen.“

[2]) Cfr. hiergegen auch Hilse a. a. O. S. 261, wo er sagte: „Letztere“ (die Fahrkarte) „hat nämlich keineswegs etwa die Eigenschaft eines Inhaberpapiers, an welchem das Recht zur Fahrt haftet.“

Brunner, Hilse[2]) und Fuchs nehmen übereinstimmend an, dass es reine Quittung sei, während Gareis es nach seinen Ausführungen zu schliessen, für ein „Legitimationszeichen“ hält.

Doch hat m. E. niemand den Charakter des Strassenbahnbillets mit seiner Charakterisierung erschöpft. Der Umstand, dass die einen es als blosse Quittung betrachten, die anderen dagegen ein Wertpapier oder wenigstens eine Legitimation im Strassenbahnbillet sehen wollen, legt schon die Frage nahe, ob das Strassenbahnbillet nicht die Funktionen verschiedener Urkundenarten in sich vereine.

Die bisherigen Ansichten über die Natur des Strassenbahnbillets haben wir verworfen. Wir haben gesehen, dass es kein Inhaberpapier ist, denn rechtlich, sowie faktisch, kann nur an den ersten Nehmer des Billets geleistet werden. Es ist überhaupt kein Wertpapier, denn es ist nicht Träger von Rechten, ich kann dasselbe Recht haben, ohne überhaupt ein Billet erhalten zu haben. Auf der anderen Seite gehen die Funktionen des Strassenbahnbillets über die einer blossen Quittung hinaus.

Was ist es aber dann?

Das Strassenbahnbillet hat einen Doppelcharakter, hat zwei Funktionen.

Es ist erstens Quittung und zweitens Legitimationszeichen.

Es ist zunächst eine Quittung, die mir die Gesellschaft durch ihren Angestellten über eine von mir geleistete Zahlung ausstellt. Ich zahle den Fahrpreis und erhalte dafür das Billet als Quittung. Diese Quittungsqualität zeigt sich vielleicht noch deutlicher dort, wo kein Einheitstarif herrscht: Zahle ich 10 Pf., so erhalte ich einen weissen, zahle ich 15 Pf., einen roten Schein u. s. f., auf dem ausserdem der Betrag der geleisteten Zahlung durch Druck vermerkt ist.

---

[2]) Hilse erklärt, es habe nur die Eigenschaft einer Bescheinigung der Fahrgelderzahlung, es sei nur eine „Empfangsbescheinigung“, mit anderen Worten also eine Quittung.

Beim Einheitstarif werden ohne Rücksicht auf die Länge der zurückzulegenden Strecke einheitliche Scheine ausgegeben, die aber auch den Betrag der geleisteten Zahlung auf sich tragen.

Klar und deutlich tritt die Quittungsqualität des Strassenbahnbillets auch in folgendem hervor: Ich sitze nach erfolgter Zahlung und Empfangnahme des Billets im Wagen. Nach einiger Zeit tritt der Schaffner, der sich nicht mehr genau erinnert, ob er von mir bereits Fahrgeld empfangen, mit der Frage an mich heran, ob ich bereits gezahlt habe. Statt aller Antwort ziehe ich mein Billet aus der Tasche und zeige es ihm, was dem Schaffner völlig genügt. Ich habe ja meine „Quittung“ über bereits erfolgte Zahlung vorgewiesen und kann daher nicht noch einmal in Anspruch genommen werden. Und das ist gerade das essentiale der Quittung, dass sie den leistenden Schuldner vor nochmaliger Inanspruchnahme von seiten des Gläubigers schützen soll[1]), indem sie ihm als Beweismittel gegen die wiederholte Forderung dient.

Zum Ueberflusse ist auf den Billets ausdrücklich der Vermerk „Quittung“ aufgedruckt, was also den Willen des Ausstellers durch eine quasi-authentische Interpretation ausser Zweifel stellt.[2])

Das Strassenbahnbillet ist aber, wie oben behauptet, auch Legitimationszeichen. Dies sind solche Urkunden, die errichtet und ausgegeben werden, um die Erfüllung einer Vorbedingung der Rechtsausübung zu kontrollieren, die

---

[1]) Im Gegensatze hierzu sieht Staub in seinem Kommentare zum H.G.B, 6. u. 7. Aufl., S. 1583, S. 26 u. 27 in solchen Fahrscheinen keine Quittungen, weil ihnen die Erfordernisse einer solchen fehlen, nämlich unter anderem: Benennung des gewesenen Schuldners, Angabe von Zeit und Ort, wo Zahlung erfolgte, und Unterschrift des Gläubigers. Staub ist hier noch im Banne des A.L.R., das im § 87 I. 16 allerdings diese Erfordernisse einer Quittung kennt. Das B.G.B. jedoch sieht in der Quittung (§ 368) lediglich ein schriftliches Empfangsbekenntnis, und sieht ausdrücklich vor, dass sie in andrer Form erteilt werden kann.

[2]) Cf. Motive, II. S. 721.

genommen werden, um (meist durch Vorzeigen des Zeichens) zu behaupten, dass man die Vorbedingung der Ausübung des betreffenden Rechts erfüllt habe. Diese Legitimationszeichen dienen nicht zur Herstellung des Beweises eines Rechts oder einer Verbindlichkeit, sie dienen ferner nicht dazu, Rechte zu tragen, zu verkörpern und solche Rechte auf andre zu übertragen. Ein solches Legitimationszeichen ist das Strassenbahnbillet. Es ist ein Kontrollzeichen, an seiner Hand wird kontrolliert, ob der Fahrgast die Vorbedingung für Ausübung seines Rechts, seines Rechts mit dem betreffenden Wagen zu fahren nämlich, erfüllt hat, die Vorbedingung der Zahlung. Diese Legitimations- oder besser Kontrollfunktion zeigt sich in folgendem Falle: Ein „Kontrolleur", ein Aufsichtsbeamter, besteigt den Wagen, um sich die Billets der Fahrgäste zeigen zu lassen. Und was soll er „kontrollieren? Ob ich die Vorbedingung der Ausübung meines Rechts, mit dem Wagen zu fahren, erfüllt habe.[1]) Die Vorbedingung ist in unserm Falle Zahlung einer Geldsumme, und der mir bei Antritt der Fahrt ausgehändigte Fahrschein ist das Kontrollzeichen.

Es charakterisiert sich hiernach also das Strassenbahnbillet als Legitimationszeichen.

Gewiss sind Fälle denkbar, in denen das Legitimationszeichen zugleich einen andern Zweck haben soll, z. B. den, als Quittung zu fungieren. Und dies ist gerade, wie oben nachgewiesen, bei den Strassenbahnbillets der Fall. Dieser Umstand beeinträchtigt aber in solchem Falle die Eigenschaft des betreffenden Papiers als Legitimationszeichen nicht im Geringsten. Das Zeichen hat dann eben einen Doppelcharakter, was sich einfach daraus erklärt, dass der Aussteller für zwei völlig getrennte und verschiedene Zwecke dieselbe Urkunde benutzt. Es wäre dies rechtlich nichts andres, als wenn ich z. B. auf demselben Blatte Papier einem

[1]) Allerdings übt er noch eine andre Kontrolle aus, er kontrolliert zugleich die Beamten der Betriebsgesellschaft.

Freunde 1. die Rückerstattung eines Darlehns bescheinige und 2. ein Schenkungsversprechen leiste. Die Einheit der Urkunde ist dann eine rein zufällige, von der Bequemlichkeit, Sparsamkeit oder einem ähnlichen äusseren Grunde diktierte.

Soweit bisher daran gedacht wurde, das Strassenbahnbillet speziell unter eine bestimmte Kategorie von Papieren zu bringen, ist es bald als Quittung, bald als Wertpapier, und als solches wieder als Inhaberpapier, und so fort, bezeichnet worden. Es ist bisher übersehen, dass das Strassenbahnbillet eine Doppelnatur hat, dass es nämlich, wie oben gesagt, einerseits Quittung, andrerseits Legitimationszeichen ist. Und dieser Doppelcharakter stimmt wieder mit der Absicht des Ausstellers, den, wie die Motive vorschreiben, der Jurist und die Wissenschaft in erster Linie zu erforschen und zu berücksichtigen haben, überein. Dem Aussteller war die Mehrheit der Funktionen seines Billets wohl bekannt. Daher hat er dasselbe mit dem Vermerk: „Fahrschein und Quittung“ versehen, indem er für die eine Funktion auch gleich den juristisch richtigen Ausdruck, nämlich Quittung wählte, da dieser so in den Sprachgebrauch des Publikums übergegangen ist, dass es sich gar nicht mehr bewusst ist, hiermit einen juristischen terminus technicus zu gebrauchen, und indem er es im übrigen mit Fug und Recht der juristischen Wissenschaft überliess, seinen „Fahrschein“ in das juristisch allein richtige, passende Behältnis zu thun.

§ 10. Die vertragsmässige Aufbewahrungspflicht.

Es ist nun oft die Frage aufgeworfen, ob man, wenn man nicht im Stande sei, dem Kontrolleur das Billet vorzuzeigen, z. B. wegen Verlustes desselben, verpflichtet sei, den Fahrpreis noch einmal zu entrichten. Zur Verneinung dieser Frage könnte man gerade die Qualität des Billets als Legitimationszeichen anführen, indem man sagt: Dass ich bezahlt habe, kann ich beweisen, z. B. durch das Zeugnis der Mitfahrenden oder durch Eid. Ich brauche also nicht noch einmal zu zahlen, da das Billet ja nur Legitimations-

zeichen ist, und mit demselben Rechte z. B. die Garderobefrau mir die Herausgabe meiner Kleider verweigern könnte, wenn ich nicht den Verlust der Marke, die doch auch Legitimationszeichen ist, durch Lösung einer neuen ersetzt habe. Wenn mir dort der Beweis, dass ich gezahlt habe, nichts nützt, so muss ebenso der Nachweis, dass die betreffenden Kleider mein Eigentum sind, wirkungslos bleiben. Bekomme ich aber in dem einen Falle trotz Verlustes meines Legitimationszeichens meine Kleider, so muss ich im andern auch berechtigt sein, ohne erneute Zahlung weiter zu fahren, vorausgesetzt, dass ich vorangegangene Bezahlung beweise. Diese Argumentation, die man in dieser oder ähnlicher Gestalt öfter zu hören bekommt, ist falsch. Zwar ist an sich zweifellos richtig, dass für eine Leistung nicht zwei mal Bezahlung verlangt werden kann. Jedoch ist, wie oben bereits hervorgehoben, der Fahrgast lege contractus verpflichtet, das Billet aufzubewahren, und er hat sich der Bedingung unterworfen, nur durch das Billet den Beweis der Zahlung zu führen.

Aber das Aufbewahren, das thatsächliche Imbesitzsein des Scheines reicht natürlich nicht aus. Man ist auch verpflichtet, ihn vorzuzeigen.[1]) Ein Fall dieser Art wurde im Jahre 1895 praktisch und beschäftigte die Gerichte:[2]) Der Monteur L. fuhr 1895 in Berlin für 25 Pfg. in der Pferdebahn vom Viehhof zum Moritzplatz. Es wurden nun bei dieser Fahrt kurz hinter einander die Billets der Fahrgäste durch drei verschiedene Kontrolleure revidiert. Der zweite

---

[1]) Diese eigentlich als selbstverständlich erscheinende Pflicht scheint doch nicht so klar auf der Hand zu liegen. So ging vor einiger Zeit durch die Zeitungen eine Notiz, wonach ein Jäger, der, bei Ausübung der Jagd betroffen, die Vorzeigung des Jagdscheines verweigert hatte und deswegen in Strafe genommen war, vom Kammergericht freigesprochen wurde, da nach dem Wortlaute des Gesetzes er nur verpflichtet gewesen sei, den Schein „bei sich zu tragen“, nicht aber auch, ihn vorzuzeigen. Allerdings wurde später widerrufen, dass eine solche Entscheidung ergangen sei.

[2]) Die Prozessakten stellte mir die Direktion der „Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft“ in liebenswürdiger Weise zur Verfügung.

wies bereits den Schein L.'s mit der Bemerkung zurück. hier sei nichts mehr zu kontrollieren (da sein Vorgänger die erfolgte Kontrolle bereits auf dem Billet vermerkt hatte). Daher weigerte sich L., dem dritten Kontrolleur sein Billet vorzuweisen, unter Berufung darauf, dass er es schon zwei mal gethan habe, was der Schaffner des Wagens auch bestätigte. Trotzdem zwang der Kontrolleur den L., noch einmal 25 Pfg. zu zahlen, was dieser unter Vorbehalt that. Darauf klagte er beim Amtsgericht gegen die Gesellschaft auf Rückzahlung der 25 Pfg., und erstritt ein obsiegendes Urteil, unter der Begründung, dass das Verlangen nach zweimaliger Zahlung dem Rechtsgrundsatze widerspreche, dass eine gehörig erfüllte Leistung nicht nochmals gefordert werden dürfe.

Auf die gegen dies Urteil von der Gesellschaft eingelegte Berufung entschied das Landgericht, dass die Klage des L. abzuweisen sei, unter folgender Begründung:

Die Beklagte erkläre sich bereit, unter den von ihr öffentlich bekannt gemachten und behördlicherseits genehmigten Bedingungen die Fahrgäste zu befördern. Durch Besteigen des Wagens unterwerfe man sich diesen Bedindingungen, die die Grundlage seien, auf der der Beförderungsvertrag zu Stande kommt. Nach denselben war der Kläger verpflichtet, das Fahrgeld zu bezahlen, den Fahrschein aufzubewahren und auf Verlangen dem Kontrolleur vorzuzeigen. Letzteres habe Kläger nicht gethan und sei daher, wie es in den Fahrbedingungen stehe, verpflichtet gewesen, für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, eventuell für die ganze vom Wagen durchlaufene, den tarifmässigen Preis noch einmal zu bezahlen.

Ich halte diese Entscheidung des Landgerichts für die richtige. Uebrigens ist es interessant, dass später die Gesellschaft auf die Billets einen Vermerk aufgenommen hat, wonach der Fahrgast event. verpflichtet ist, den Fahrschein „den Kontrolleuren“ vorzuzeigen, während vorher stets die Singularform auf den Billets gestanden hatte.

Einen ähnlichen Fall teilt Seuffert's[1]) Archiv mit. In Hamburg konnte ein Mann seinen Fahrschein wegen Verlustes desselben dem kontrollierenden Beamten nicht vorzeigen. Der Kontrolleur verlangte Lösung eines neuen Fahrscheins, was der Fahrgast unter Berufung auf das Zeugnis des Wagenschaffners darüber, dass er vorher einen Schein gelöst habe, ablehnte. Daraufhin liess ihn der Kontrolleur durch einen herbeigerufenen Schutzmann zum Verlassen des Wagens zwingen. Der Fahrgast erhob nunmehr Klage auf Schadensersatz in Höhe von 10 Pfg. gegen die Polizeibehörde. Das Berufungsgericht wies den Kläger ab: Es sei ihm bekannt gewesen, dass die Strassenbahngesellschaft an ihre Fahrgäste das Ansinnen stelle, die Fahrscheine aufzubewahren und auf Verlangen vorzuzeigen. Die Karte selbst trage einen diesbezüglichen Vermerk. Indem Kläger von der ihm angebotenen[2]) Fahrgelegenheit Gebrauch gemacht habe, habe er sich den Bestimmungen, die allgemein für die Beförderung massgebend seien, unterworfen. Demgemäss sei er, wenn er hätte weiter fahren wollen, verpflichtet gewesen, eine neue Karte zu lösen. Da er dies nicht gethan habe, so habe der Polizeibeamte korrekt gehandelt, als er ihn auf Ersuchen des Bahnbeamten aus dem Wagen entfernte. Ein Anspruch auf Schadensersatz sei daher nicht begründet.

Uebereinstimmend haben also die Gerichte die Verpflichtung der Fahrgäste anerkannt, eine neue Karte zu lösen, wenn sie die frühere nicht vorzeigen können oder wollen.

§ 11. Das Strassenbahnbillet im Verhältnis zwischen Unternehmer und seinen Angestellten.

Es erübrigt sich noch, darauf hinzuweisen, dass das Strassenbahnbillet auch im Verhältnis zwischen der Gesell-

---

[1]) Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, Bd. 52. S. 416 ff.

[2]) Das Berufungsgericht sieht also auch in der Gesellschaft den Offerenten.

schaft und ihren Angestellten eine wichtige Rolle spielt. Die Angestellten erhalten eine grössere Anzahl Billets, welche notiert wird. Die Differenz zwischen dieser Anzahl und der bei der Abrechnung noch vorhandenen ergiebt dann die Anzahl der ausgegebenen (nicht „verkauften", wie das Publikum zu sagen pflegt), wonach dann der abzuliefernde Geldbetrag leicht zu berechnen ist. Der Betriebsunternehmer ist gezwungen, eine solche Kontrolle herzustellen, da sonst dem Betruge Thor und Thür geöffnet würde. Allerdings ist auch so der Schutz des Unternehmers kein vollständiger. Denn wenn es dem betrügerischen Schaffner gelingt, das Fahrgeld ohne Verabreichung eines Fahrscheins einzuziehen, so verbleibt ihm dieser Betrag, da bei der Abrechnung nun nicht festgestellt werden kann, dass eine grössere Anzahl Fahrgäste den Fahrbetrieb benutzt hat, als sich aus der Zahl der ausgegebenen Fahrscheine ergiebt. Dasselbe tritt ein, wenn der Schaffner denselben Fahrschein mehrmals ausgiebt.

Ist so also der Schutz gegen Betrug kein absoluter, so liegt es doch auf der Hand, dass die Kontrolle der Angestellten durch diese Fahrscheine eine grosse ist, die noch dadurch erhöht wird, dass während der Fahrt ein Kontrollbeamter die Billets der Fahrgäste kontrolliert, und zwar auch daraufhin, ob die auf den Billets vermerkten Nummern mit der Reihenfolge der noch auf dem Block befindlichen Billets übereinstimmt, wodurch die mehrfache Benutzung desselben Billets sehr erschwert wird.

Es wird oft der Betriebsgesellschaft vorgeworfen, dass sie in einseitiger Wahrnahme ihrer Interessen die Fahrgäste durch die Kontrolle belästige. Hierbei wird übersehen, dass diese Belästigung, die allerdings vom Egoismus diktiert ist, dem Staatsinteresse dient. Denn durch die Kontrolle wird dem sonst leicht zu begehenden Betruge, also dem Verbrechen, ein Riegel vorgeschoben, und der faktische Verbrecher wird durch die Kontrolle entlarvt. Und an der Verhütung, wie an der Entdeckung des Verbrechens hat der Staat stets ein hohes Interesse.

§ 12. Die Zeitkarten.

Zum Schlusse unserer Abhandlung wollen wir noch einen Blick auf die Art der Strassenbahnbillets werfen, die nicht dem einmaligen, sondern mehrfachen Gebrauch dienen. Fassen wir die verschiedenen Arten derselben unter dem Namen „Zeitkarten“ zusammen.

Als erste Art käme die häufigste, das sogenannte „Abonnement“ in Betracht. Hier wird dem Nehmer der Karte gegen Vorausbezahlung gestattet, auf einer oder mehreren Strecken beliebig oft ohne weiteres Entgelt zu fahren. Diese Karten gelten nur für denjenigen, für den sie ausgestellt sind. Um Benutzung durch andre zu vermeiden wird oft vom Unternehmer verlangt, dass die Photographie des Berechtigten in Zusammenhang mit dem „Abonnement“ gebracht wird, z. B. durch Aufkleben von Marken auf das Bild.

Diese Abonnementskarten repräsentieren einen Wert, sie geben dem Eigentümer ein Forderungsrecht, sind also Forderungspapiere. Der „Abonnent“, der also Eigentümer der Abonnementskarte ist, ist berechtigt, eine Leistung zu fordern, nämlich von der Gesellschaft befördert zu werden, und zwar so oft, als ihm gefällt. Da diese Karten auf den Namen einer bestimmten Person ausgestellt werden und diese allein berechtigen, so sind sie echte Namenpapiere, sogenannte Rektapapiere.

Einen andern Charakter haben die Fahrkarten, die öffentliche Behörden, wie z. B. die Postverwaltung, für ihre Angestellten lösen. Sie zahlen entweder für jede einzelne Karte einen bestimmten Betrag, oder eine Pauschalsumme.[1]) Diese Karten können die Behörden dann an jeden ihrer Beamten ausgeben, der dadurch das Recht zu freier Fahrt erhält. Diese

[1]) So die Post bis zum 1. April 1901; seit diesem Zeitpunkt zahlt sie für jede Karte den gewöhnlichen Abonnementspreis.

Karten sind namenlos[1]), auf den Inhaber ausgestellt. Doch kann nicht jeder Inhaber sie benutzen, sondern nur derjenige Beamte der betreffenden Behörde, welchem diese sie aushändigt.

Von den oben besprochenen Zeitkarten unterscheiden sie sich augenfällig dadurch, dass sie nicht auf den Namen lauten, also keine Rektapapiere sind. Als Inhaberpapiere sind sie um deswillen nicht anzusehen, weil sie nicht von jedem Inhaber benutzt werden dürfen, sondern nur von dem Beamten der betreffenden Behörde, welchen diese dazu bestimmt und dem sie die betreffende Karte einhändigt. Das Eigentum an dieser Karte verbleibt dann doch der Behörde und geht nicht etwa auf den Beamten über, da sie ihm jederzeit von der Behörde entzogen werden kann, damit ein anderer Beamter sie erhalte und benutze. Der Beamte hat an sich kein Recht, die Beförderung von dem Unternehmer zu verlangen, dies steht vielmehr der Behörde, z. B. dem Postfiskus zu, der die Ausübung des Rechts zeitweise dem einzelnen Beamten überlässt. Hiernach sind diese Karten als Wertpapiere überhaupt nicht anzusehen, da bei solchen, wie Lehmann mit Recht annimmt, das Recht aus dem Papier nur durch Erwerb des Eigentums am Papiere erworben werden kann, während bei diesen Karten der Postbeamten das Eigentum der Behörde zusteht, nicht dem einzelnen fahrenden Beamten.

Das Recht vielmehr entsteht und besteht hier durch den Vertrag, den die Betriebsgesellschaft mit dem Postfiskus oder dem Polizeipräsidium abgeschlossen hat, besteht also auch völlig unabhängig von den Karten, die der Unternehmer seinem Mitkontrahenten ausliefert. Diesen verpflichtet er, seinen Beamten, denen er die Ausübung des Rechts überlassen will, jene Karten auszuhändigen, damit an ihrer Hand

[1]) Contra die Karten der Polizei; diese sind auf den Namen des einzelnen Schutzmanns ausgestellt, unterscheiden sich also dem Wesen nach nicht von den „Abonnements“. Nur ca. 20 namenlose Karten erhält das Polizeipräsidium, die im Wesen und Charakter den namenlosen Karten der Post gleichen.

kontrolliert werde, ob dem Beamten, der gerade die Fahrgelegenheit benutzt, wirklich die Rechtsausübung überlassen worden ist.

Es charakterisieren sich hiernach diese Karten als reine Legitimationszeichen, als Kontrollzeichen. Sie sollen hier zur leichteren Orientierung über eine ausserhalb der Begebung des Zeichens entstandene Befugnis dienen, was, wie Gareis (S. 659) sagt, einer der verschiedenen möglichen Zwecke des Legitimationszeichens ist. Die Befugnis des einzelnen Beamten aber, mit der Bahn zu fahren, entsteht wirklich ausserhalb der Begebung des Zeichens, welch letztere an die Behörde, und nicht an den Einzelnen erfolgt, nämlich dadurch, dass die Behörde den einzelnen Beamten bestimmt, der das Fahrrecht ausüben soll, und ihm dabei die Marke aushändigt.

Wünschenswert wäre es, wenn der Ausdruck „Kontrollzeichen" sich dauernd anstatt der Bezeichnung „Legitimationszeichen" einbürgerte. Denn einerseits ist dann die Gefahr der Verwechselung mit „Legitimationspapieren" und „Legitimationskarten" geringer (eine Verwechselung, die nicht selten ist, cfr. Fuchs und Dahn!), und andererseits giebt m. E. der Ausdruck „Kontrollzeichen" auch die Funktionen des betreffenden Papiers richtiger wieder, als die Benennung „Legitimationszeichen", da von einer Legitimation in dem Sinne wie z. B. bei den Legitimationspapieren, nämlich im Sinne von Feststellung der Identität einer Person, bei ihnen nicht die Rede ist.




NEW YORK

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.